



محمد سعیدی در سال ۱۲۸۶ شمسی در طهران تولد یافت. زبان و ادبیات انگلیسی را در کالج امریکائی طهران و علوم قدیمه را نزد استادان فن آموخت. نخستین مقالات او در روزنامه «شفق سرخ» ذوق نویسندگی و استعداد ادبی وی را آشکار کرد و بزودی در زمره نویسندگان وادبیان جوان درآمد.

از آن پس هرچند سعیدی بکار سیاست پرداخت اما هیچگاه دامن تحقیق و مطالعه را رها نکرد و با انتشار مقالات و تراجم، دوستان علم و دانش را برخوردار ساخت. از این جمله میتوان ترجمه «اخلاق» ساموئل سمایلز (۱۳۰۶)، و نمایشنامه‌های سوفوکل (در دو جلد ۱۳۳۴ و ۱۳۳۵) و «انسان در تکاپوی تمدن» (۱۳۳۵) و «راز آفرینش» (۱۳۳۵) و «تاریخ عرب» (۱۳۳۶) و «سالومه» اثر اسکار وایلد (۱۳۳۶)، و «کریستف کلمب» و «خاطرات سفر امریکا» و آثار و تالیفات دیگر را نام برد. از جمله مشاغل سیاسی سعیدی کفالت وزارت راه و معاونت نخست‌وزیری و سرپرستی اداره کل تبلیغات بوده است. اکنون دو دوره است که از طرف مردم پایتخت به نمایندگی مجلس سنا انتخاب می‌شود. چند سال نیز مدیریت مجله «راه‌نو» را بعهده داشت. سعیدی در نویسندگی شیوه‌ای فصیح و دلپذیر دارد؛ حسن سلوک و فروتنی و لطف محضرش زبانزد دوستان وی است.

بها : ۲۴ تومان

FREE GIFT

S.No:-5665 P-1
30/6/83

24985

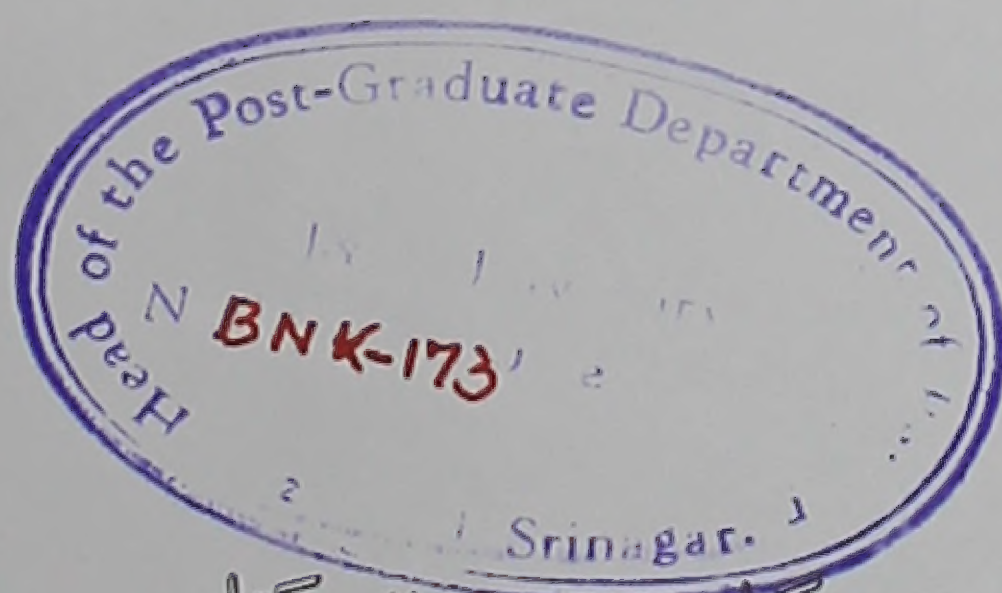
✓

[illegible]



بفرمان

محمد رضا شاه پهلوی آریامهر



بنگاه ترجمہ و نشر کتاب

ہیئت مدیرہ

مهندس جعفر شریف امامی

محمد حجازی ، محمد سعیدی ، ابراہیم خواجہ نوری ، دکتر احسان یارشاطر

بازرس : ادوارد ژوزف

اصدائی

با احتراماتِ قالیقہ

دکتر شمس الدین احمد
رئیس بخش فارسی دانشگاه کتیر
سری ناگاز کتیر رهند

انتشارات

بنگاه ترجمہ و نشر کتاب

۳۲۶

RR

Not to be issued

مجموعہ ایلین شناس

۴۴



بنگاه ترجمہ و نشر کتاب

مقاله

مقاله در باب
تأثیرات اجتماعی
در فرهنگ ایران
مؤلف: دکتر محمد علی
رضوی

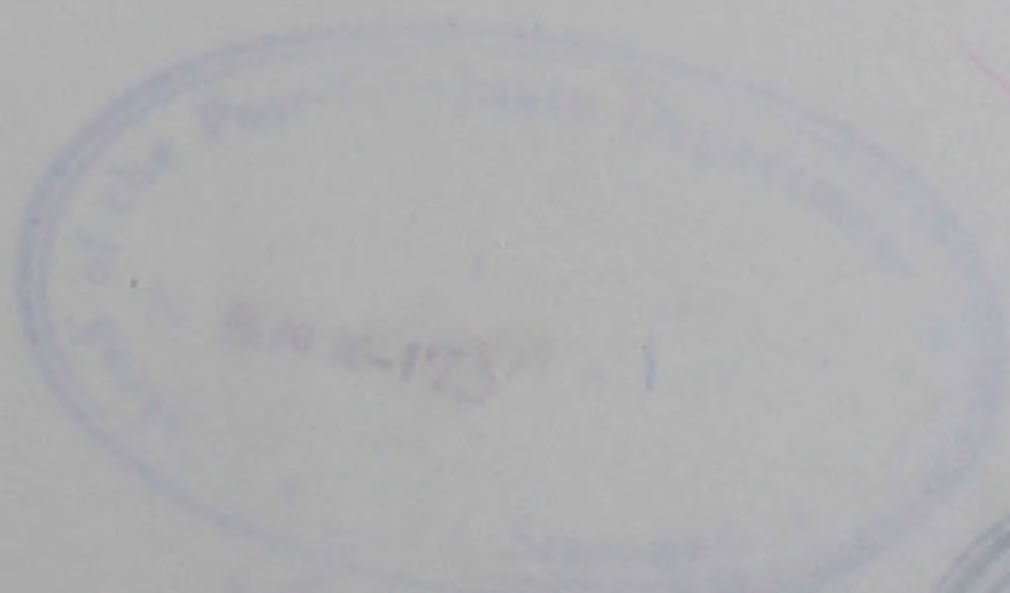
تأثیرات
تأثیرات اجتماعی

۲۶۶

Not to be used
at
99

کتابخانه ملی

۳۳



از این کتاب دو هزار نسخه روی کاغذ اعلا
در چاپخانه زیبا به طبع رسید
حق طبع مخصوص بنگاه ترجمه و نشر کتاب است

مجموعهٔ ایران‌شناسی
زیر نظر احسان یارشاطر

هباد بهلوی این کتاب را به تقدیم میکند .
غیر قابل فروش است .

خلیج فارس

تألیف

سر آرنولد ویلسن

ترجمهٔ

محمد سعیدی



بنگاه ترجمه و نشر کتاب

تهران، ۱۳۴۸

ریاست اعلیٰ ہند
وزارت تعلیم و کمال

مکتبہ اسلامیہ
بمقام ریاست اعلیٰ ہند

سید کا جیل

LASHMIR UNIVERSITY

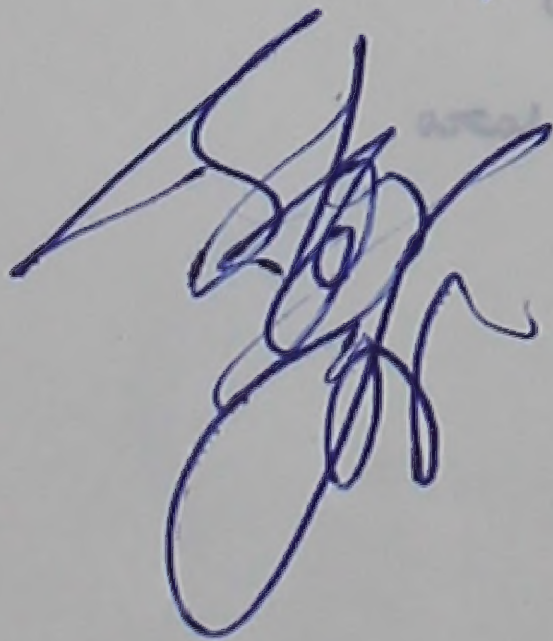
Library

Acc. No

179140

Date

1-6-83



✓
5/1/83



لاشمیر یونیورسٹی

لاہور

منظور از انتشار مجموعهٔ ایران‌شناسی اینست که آثار برگزیده‌ای
که به‌زبانی غیر از زبان فارسی دربارهٔ ایران و ایرانیان نوشته شده
در دسترس فارسی‌زبانان قرار گیرد .

این مجموعه گذشته از آثار خاورشناسان شامل سفرنامهٔ سیاحانی
که اثری سودمند دربارهٔ ایران بجا گذاشته‌اند و همچنین آثار مورخان
و نویسندگانی که گوشه‌ای از احوال مردم این کشور را باز نموده‌اند
خواهد بود .

امید می‌رود که انتشار این گونه آثار استفاده از تحقیقات ایران-
شناسان را آسان‌تر کند و موجب توسعهٔ آشنائی با تاریخ و فرهنگ و
هنر و ادبیات ایران و سرگذشت بزرگان آن گردد . ا . ی .

Title _____
 Author _____
 Accession No. _____
 Call No. _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

Borrower's No. _____
 Issue Date _____

فهرست مندرجات

۹	مقدمه
۲۳	۱ - انسان اولیه در خلیج فارس و عمان
۳۲	۲ - خلیج فارس در قدیمترین ازمئه تاریخی
۴۹	۳ - نویسندگان قدیم
۶۶	۴ - قرون وسطی : عراق - خوزستان - فارس - کرمان و مکران
۸۹	۵ - قرون وسطی : عمان و بحرین
۱۰۵	۶ - صیرف - کیش - هرمز
۱۲۲	۷ - ورود پرتغالیها
۱۴۴	۸ - رقابت انگلیسها و پرتغالیها
۱۶۳	۹ - اخراج پرتغالیها
۱۷۵	۱۰ - هلندیها
۱۹۹	۱۱ - قرن هیجدهم . توسعه نفوذ انگلیس
۲۲۳	۱۲ - دزدان دریائی
۲۴۸	۱۳ - تجارت برده
۲۶۷	۱۴ - توسعه امارت نشینهای عرب
۲۹۲	۱۵ - خلیج فارس در سیاست بین المللی
۳۱۳	فهرست اعلام

Title _____

Author _____

Accession No. 17021

Call No. 111.1

[illegible][illegible][illegible][illegible]

مقدمه

هیچ دریای دیگری نیست که بیش از خلیج فارس توجه علمای معرفه‌الارض و باستان‌شناس و مورخین و جغرافیا نویسان و سیاستمداران و جنگجویان را مشترکاً بخود معطوف ساخته باشد. سرگذشت حوادث خلیج بقدیمترین ازمنه تاریخی میرسد و ذکر آن در تاریخ مکتوب بشری مقدم بر تمام دریاهای دیگر آمده است. موقع مرکزی آن در یکی از مهمترین جاده‌های میان شرق و غرب از ابتدای شروع تاریخ اهمیت خاصی بدان داده است. در حینی که هنوز آبهای دریای مدیترانه با حرکت کشتی‌ها شیار نشده بود حوادث معظمی در صحنه خلیج اتفاق می‌افتاد که در سیر تکامل نژاد بشر اهمیت فوق‌العاده داشت. مکتوبات و مؤلفات بیشمار که به‌ده زبانه مختلف راجع باین دریا موجود است بخوبی گواهی میدهد که ملل اروپائی از زمانهای خیلی قدیم نسبت بآن علاقه‌مند بوده‌اند. سیاحان پرتغالی در قرن شانزدهم و کمپانیهای انگلیسی و فرانسوی و هلندی در قرون هفدهم و هجدهم سعی مینمودند که بزور یا بوسائل دیگر تجارت انحصاری خود را بر آبهای خلیج مسلط سازند و سایر رقبا را از میدان بیرون کنند.

با آنکه از حیث اهمیت ارتباطی بحرا حمر همیشه رقیب قوی پنجه خلیج

فارس بوده است معذلک در اوایل قرن نوزدهم فرستادگان ناپلئون در تعقیب سیاست جهانگیری خود جهد وافر نمودند که نفوذ خویش را بر آن دریا مستولی سازند. از اواخر قرن گذشته تا ظهور جنگ بین المللی اول خلیج فارس یکی از مهمترین عوامل سیاسی دنیا بشمار می رفت زیرا در یکسمت آن تا سنه ۱۹۰۷ روسها چشم طمع بکشور ایران دوخته و در آنجا اقدامات می کردند و در سمت دیگر آن سودای استعمار طلبی آلمان و سیاست وطن پرستانه ترکیه جوان تمرکز یافته بود.^۱

گذشته از عوامل سیاسی و تاریخی موقع و محل خود خلیج نیز بر اهمیت آن افزوده است زیرا دریای مذکور بر سر راه کلیه خطوط بحری در مشرق عدن واقع است و آب های آن بسواحل عربستان و عراق و ایران میرسد و باینجهت از حیث سوق الجیشی حائز اهمیت فوق العاده میباشد. اهمیت موقع خلیج فارس از جهت دفاع و حفظ منافع هندوستان بخوبی از این نکته استنباط میشود که کلیه قونسولها و مأمورین سیاسی نواحی مختلف آن از طرف حکومت هندوستان تعیین میگردد و قسمتی از نیروی دریائی هند همیشه در آبهای آن مستقر است.

خلیج فارس و بحر احمر در حقیقت دو شعبه بزرگ از اقیانوس هندند که تقریباً بموازات یکدیگر تا قلب دنیای قدیم پیش رفته و هردو از راه اقیانوس هند به اروپا متصل میشوند. مجموع مساحت خلیج فارس ۹۷۰۰۰ میل مربع است. طول آن از سواحل عمان تا رأس خلیج تقریباً پانصد میل و عرض آن بطور اختلاف از ۱۸۰ تا ۲۹ میل میباشد (نزدیک تنگه).

۱- دولت انگلیس تا سال ۱۸۹۲ وحتى بعد از آن تاریخ سعی داشت که برای جلوگیری از پیشرفت روسیه بسمت جنوب دولت آلمان را در ایران و بین النهرین و خلیج فارس ذی علاقه سازد. در سال ۱۸۹۲ سفیر انگلیس مقیم برلن به بیزمارک اصرار کرد که کشتی های آلمانی را بآبهای خلیج فرستاده و تجارت آن کشور را در آن صفحات دائر نماید ولی کلیه مساعی و جدیتهای دولت انگلیس در این زمینه بی نتیجه ماند.

چهار رودخانه معظم یعنی دجله و فرات و کرخه و کارون که با کمک متفرعات خود آب برفهای جبال زاگرس و ارمنستان را اخذ میکنند متفقاً وارد خلیج فارس میشوند. انهار بزرگ دیگری که مستقلاً بخلیج میریزد رودخانه‌های جراحی و هندیان (تاب) است و از آنها گذشته سواحل خلیج عموماً فاقد آب شیرین میباشد و رودخانه‌های کوچک دیگری که در آنجاها یافت می‌شود همه شور و تلخ است.

دجله و فرات که از حوالی آرات سرچشمه میگیرند از رودخانه‌های خیلی پیروقدیمی محسوب نمیشوند. علم طبقات الارض که دورین‌تر از تاریخ است عصری را در نظر دارد که رودخانه‌های دجله و فرات و فلات مرتفعی که انهار مذکور در آن جاری هستند وجود نداشته و بجای آنها اقیانوس وسیعی در سرتاسر اماکن مقدسه عراق و خاک ایران و قسمت اعظم عربستان مرکزی جاری بوده است. يك فشار تحت الارضی در عصر «میوسن» طبقات زمین را بالا آورده و فلات ایران را تشکیل داده است و مقارن همان اوقات نیز فشار دیگری نواحی جنوبی فلات را فرو برده و خلیج فارس را ایجاد نموده است.

شط فرات سالیانه معادل ۲۲, ۱ میلیون و دجله تقریباً ۲/۲ میلیون یارد مکعب شن ولای از حوالی فلوجه و بغداد عبور میدهند. رودخانه‌های کارون و دیز و کرخه نیز سالیانه معادل ۱/۵ میلیون یارد مکعب گل و لای با خود حمل میکنند لیکن از مجموع این مقادیر بیش از یک‌عشر به «فاو» واقع در رأس خلیج نمیرسد و بقیه در نقطه‌ای که بنام «دریاچه‌های کلد» مشهور است جمع میشود. اما گل ولای رود کرخه در باتلاقها ته‌نشین میشود و فقط رسوبات کارون و دیز بدون کم و کاست داخل شط العرب میگردد.

شوری آب خلیج فارس نسبت بسایر دریا‌های داخل خشکی کمتر است و

مخصوصاً آب آن در فصل تابستان شیرین تر از زمستان است زیرا اولاً رودخانه‌های معظم بین‌النهرین مقادیر هنگفتی آب شیرین وارد آن میکنند و ثانیاً امواج خارجی اقیانوس بواسطه تنگی مدخل خلیج که بشکل گلوی بطری است داخل آن نمیگردد.

هوای خلیج فارس رویهمرفته چندان معتدل و سالم نیست ولی بیجهت هم بیدی و ناسازگاری مطلق اشتهار یافته است. از ماه نوامبر تا اواخر آوریل هوای آن از حیث سردی و خشکی شبیه به هوای مصر است و اروپاییانی که زمستان کوتاه و بیدوام جلگه‌های هند را برای تلافی گرمای مرطوب و زننده آنجا کافی نمیدانند در نواحی خلیج سلامت زیست میکنند و نیرو و فعالیت خود را از دست نمیدهند در هر نقطه که روشنائی برق و یخ و سایر وسائل زندگانی جدید از طرف ادارات و مؤسسات رسمی فراهم شده است، مأمورین و کارمندان در کمال رفاه و آسایش میباشند و در زمان جنگ که عده زیادی قشون بیوشهر و بندر عباس فرستاده شده بود کلیه نفرات از حیث سلامت و صحت مزاج مثل سایر افراد قشونی بودند که در نقاط مختلفه هندوستان توقف داشتند.

کمپانی نفت جنوب که تقریباً نهمصد نفر اروپائی در استخدام خود دارد و اغلب آنها را در سرچاههای نفت آبادان و نقاط دیگر مابین خانقین و بوشهر بکار گماشته است خانه‌های خوب و وسائل زندگانی راحت برای مأمورین خود تهیه نموده و باینجهت کارگران آن عموماً از حیث سلامت مزاج و استعداد کار کردن بمراتب از کارگرانی که در هندوستان بهمین نوع کارها اشتغال دارند بهترند. دریاداری انگلیس نیز متوجه اهمیت این موضوع گردیده و با آنکه ناوگان جنگی مأمورین خلیج اصولاً برای مناطق حاره ساخته نشده‌اند معذک بوسیله تدارک یخ و بادزنهای برقی و اغذیه تازه مخصوصاً میوه توانسته است عملیات اروپائی

کشتی‌های مزبور را در خلیج فارس مانند مدیترانه صحیح المزاج و سالم نگاهدارد.

در نواحی ساحلی عربستان عموماً اعراب از نژاد خالص اقامت دارند لیکن در بسیاری از شهرها عناصر خارجی زیاد یافت میشود. اعراب عمان بطوریکه مشهور است از دو قبیلهٔ مختلف می‌باشند: یکی یمنی‌ها که نخستین ساکنین این نواحی بوده‌اند و دیگری نظیری‌ها که عرب خالص نبوده و بعدها باین سرزمین مهاجرت کرده‌اند. قسمت اعظم جمعیت بحرین و واحه‌های حسا و قطیف را اخلاف عشیرهٔ «بحارینه» تشکیل می‌دهند که اصل و منشأ حقیقی آنها معلوم نیست. عشایر چادر نشین عربستان عموماً اعراب خالص هستند. گذشته از این قبایل در نقاط مختلف عربستان طوایفی هم از عناصر بلوچی و ایرانی و هندی و سیاه افریقائی یافت می‌شود و نژاد اخیر در نتیجهٔ تجارت متمادی برده در آنجا پیدا شده است. در رأس خلیج قسمت اعظم ساکنین بومی عربند ولی در سواحل ایران از شط العرب تا تنگهٔ هرمز قبایل مختلفی از نژادهای متفاوت اقامت دارند که مهمترین آنها خود ایرانیها و اعرابی هستند که سالیان متمادی در آن سرزمین اقامت نموده و با ایرانیها اختلاط و امتزاج کرده‌اند. علاوه بر این دو نژاد در سمت شمال قبایل لر و در جنوب یعنی در نزدیکی بهبهان دسته‌هایی هم از طوایف ترکمن (قشقائی) سکونت دارند. در سواحل مکران طوایفی سکونت دارند که از نژاد عرب هستند. این طوایف یا از سابق در مکران اقامت داشته‌اند و یا بعدها از سند یا کاش باینجا کوچ کرده‌اند. در ساحل ایران عشایر عرب و قشقائی که ساکن تپه‌ها و کوهستانها هستند در فصل تابستان بنواحی سردسیر و در موقع زمستان بنقاط گرمسیر مهاجرت می‌نمایند ولی هیچوقت در جلگه‌ها سکونت اختیار نمی‌کنند. احتمال کلی می‌رود که قدیمی‌ترین ملل تاریخی عالم مانند سومریها و

عیلامیها و آشوریها و بابلیها و کلدانیها اول دفعه در آبهای خلیج فارس شروع بکشتی رانی کرده اند لیکن تاریخ و جغرافی صحیح این دریا تا قبل از مبدأ میلادی بطور جامع در دست نیست و آنچه راجع بدان می دانیم اشاراتیست که مورخین و جغرافیایان یونان و رومی - از قبیل « بطلمیوس »^۱ و « استرابو »^۲ و « پلینی »^۳ و دیگران - بطور اجمال در تألیفات خود کرده اند . مؤلفین مذکور در خصوص اقوام و نواحی مختلف عربستان اشارات بیشتری نموده اند تا در خصوص ساحل مقابل آن ولی با وجود این از روی نوشته های آنان بخوبی استنباط می شود که اقوام ساکنه در سواحل ایران از همان ازمنه اولیه آبهای خلیج را وسیله ارتباطات تجارتی و نظامی قرار داده بوده اند . در قرن هفتم قبل از میلاد سناخریب نیروی دریائی بزرگی تدارك کرد و از راه خلیج باقامتگاه اهالی کلدیه که بیلاذ عیلام گریخته بودند حمله برد و ایشانرا از آنجا منهزم و متواری ساخت . چند قرن بعد یعنی در اواسط مائه چهارم میلادی می بینیم که اعراب ساکن بحرین و نواحی مجاور آن مدتی بدست اندازی و تهاجم بسواحل ایران مشغول بوده اند تا آنکه شاپور بوسیله جهازات جنگی خود در خلیج فارس آنها را تعاقب و مغلوب نمود و مزاحمت ایشانرا از خاک ایران رفع کرد .

هرچند امروزه دلیل قطعی در دست نیست که درازمنه قدیم ارتباطات بحری خارج از حدود داخلی آبهای خلیج نیز وجود داشته است ولی احتمال کلی می رود که روابط تجارتی میان نواحی خلیج فارس و هندوستان و شرق اقصی برقرار بوده است .

پس از آن واقعه ای رخ داد که در تاریخ خلیج حائز اهمیت فوق العاده گردید و آن مسافرت نیارکوس^۴ بامر اسکندر بود . ون سنت^۵ در این باره چنین می نویسد:

۱ - Ptolemy ۲ - Strabon ۳ - Pliny ۴ - Nearcus ۵ - Van cent

« مسافرت نیارکوس (از ۳۲۵ تا ۳۲۶ پیش از میلاد) از رود سند تا فرات یکی از مهمترین وقایعی است که در تاریخ بشر خاصه در تاریخ بحریمائی اتفاق افتاده است . در طرح نقشه این مسافرت اکتشافی، از طرفی نبوغ فوق العاده اسکندر کبیر معلوم می شود و از طرف دیگر لیاقت و کاردانی شخصی نیارکوس که نقشه مزبور را بهترین وجهی بانجام رسانده است . حوادث تاریخی معمولاً از جهت نتایجی که برای ما به میراث گذاشته اند مورد توجه ما قرار می گیرند . مسافرت نیارکوس دارای نتایج فوق العاده مهمی بوده است . این مسافرت برای نخستین بار در تاریخ بشر راه ارتباط میان اروپا و نقاط دوردست شرق را افتتاح نمود . در نتیجه افتتاح همین خط ارتباط بعدها پر تغالیه ها موفق بکشفیات جغرافیایی خود شدند و پایه و شالوده معتبرترین سیستم تجارتی جهانی را در دنیا ریختند و باز می توان گفت که همین مسافرت در واقع مقدمه تسلط و استقرار انگلیسها در هندوستان گردید . »

بعدها در قرن ششم میلادی انوشیروان بقصد تسخیر عربستان نیروی دریائی بزرگی در ابوله واقع در مصب فرات تجهیز کرد و از رأس الحد (عمان) و سواحل جنوبی عربستان گذشته و بعدن رسید .

از آن تاریخ ببعد متدرجاً پرده تاریکی و ابهام از صحنه خلیج برداشته می شود و عده زیادی از مورخین و جغرافیایانویسان ایرانی و عرب در فاصله میان قرن نهم و هفدهم اطلاعات جامعی در باره حوادث خلیج و مردمان ساکن آن ناحیه بدست می دهند . تألیفات نویسندگان مذکور در ابتدا غیر از ترجمه کتب جغرافی قدیم چیز دیگری نبود لیکن بمرور ایام که سیاحین عرب و ایرانی شروع بسیاحت در آسیای جنوبی و مرکزی و افریقای شمالی و نواحی اطراف مدیترانه کردند تألیفات مذکور تکمیل گردید و هر کدام شامل اطلاعات مفید و تازه ای شد

که امروز مورد استفاده ما می باشد .

معروفترین این سیاحت ها سفری است که سلیمان تاجر در حوالی سال ۸۵۰ میلادی کرده و اغلب قصه ها و داستانهای که بنام سندباد بحری معروف است از همین مسافرتها سرچشمه گرفته .

ارتباط و مراوده اعراب و مسلمین با چین در اواخر قرن نهم باوج ترقی رسیده بود . در قرن دوازدهم شهر سیراف با «قصور و مساجد عالیه خود» اهمیت و اعتبار یافته و در قرن سیزدهم مهمترین مرکز تجارتی ایران و یگانه بندر ایالت فارس گردیده بود . بعد از آن جزیره کیش رو بتوسعه و ترقی رفت و دارای اهمیت تجارتی شد و باین حال باقی بود تا اوایل قرن چهاردهم که جزیره هرمز جانشین آن گردید و بزرگترین مرکز تجارتی فارس شد .

در خلال این اوقات کم کم باب تجارت بامغرب نیز مفتوح گردید . اما نباید تصور کرد تجارت میان شرق و غرب که در آن ایام انحصاراً در دست اعراب بود فقط از راه خلیج فارس و شط فرات انجام می گرفت بلکه نیمی از آن نیز از طریق دریای احمر انجام می شد چنانکه قسمت اعظم امتعه اقیانوس هند و سواحل جنوب شرقی آسیا و محصولات سودان، گاهی از طریق خلیج فارس و گاهی هم از راه دریای احمر بمدیترانه حمل می شد . گاهگاهی این دوراه بواسطه مناقشات سیاسی مسدود می گردید و اغلب هم وجود دزدان دریائی در «سو کو ترا» و سایر نقاط رفت و آمد در این راهها را بمخاطره می افکند .

از میان کشورهای اروپائی که در اوایل قرن پانزدهم با مشرق زمین شروع به تجارت کرده بودند از همه مهمتر ایالات «ونیز» و «ژنوا» بودند که تجارت بسیار وسیعی با شرق داشتند . بعدها وقتی تفوق تجارتی این دو شهر از میان رفت ملل اروپائی در صدد پیدا کردن راه جدیدی برآمدند که بدون مزاحمت عثمانی ها و

امرای مملوك مصر از ثروت بی حساب هند استفاده حاصل کنند و در این زمینه پرتغالی ها بیش از سایرین بذل مجاهدت نمودند .

از بعد از اکتشاف دماغه امیدواری توسط واسکودوگاما در سنه ۱۴۹۸ خلیج فارس وارد مرحله جدیدی در تاریخ تجارت عالم گردید و اول ملت اروپائی که بدان دریا آمد و متصرفاتی برای خود در آنجا ایجاد کرد پرتغالی ها بودند . پرتغالی ها از ثمره اکتشافات واسکودوگاما برخوردار گردیدند و در قرن شانزدهم میلادی پایگاه مستحکمی برای خود در خلیج بدست آوردند . «البو کرک» ابتدا جزیره هرمز را به تصرف خود در آورد و بعد بر عده ای از بلاد ساحلی عمان دست یافت و تسلط و حکمرانی خویش را بر آبهای خلیج مستقر نمود . پرتغالی ها بعد از مجادلات و کشمکشهای طولانی با سایر ملل بالاخره در سنه ۱۶۲۲ از هرمز اخراج گردیدند .

مقارن همین اوقات کمپانی هند شرقی تشکیل شد و بخیال تجارت با ایران افتاد و با وجود مخالفت های شدید پرتغالی ها موفق گردید که تجارتخانه ای برای خود در جاسک تأسیس نماید . ایرانی ها به تحریک و تقویت عمال کمپانی جزیره هرمز را از تصرف پرتغالی ها خارج ساختند و در اثر همین اقدام بود که اساس و شالوده تفوق تجارتنی و نفوذ سیاسی انگلیس در نواحی خلیج در قرن نوزدهم و بیستم ریخته شد . اولین پایگاه تجارتنی انگلیسها در خلیج فارس بندر گمبرون (بندرعباس) بود . هلندیها در اوایل قرن هفدهم به خلیج فارس راه یافته و در آنجا تفوقی حاصل کرده بودند و بهمین جهت انگلیسها در تمام مدت این قرن با آنها زد و خورد داشتند تا عاقبت در سال ۱۷۶۶ که آخرین تجارتخانه آنها در جزیره خارک بدست ایرانی ها خراب شد . هلندیها ناگزیر دست از تجارت خلیج شستند و از آنجا رفتند ، با وجود این مدتها طول کشید تا نفوذ و تسلط انگلیسها بر نواحی

خلیج مستقر گردید .

در طول مدتی که این حوادث در ناحیه خلیج رخ می داد سه نیروی محلی معتبر بر آن ناحیه تفوق و حکومت داشت: یکی ایرانی ها در شمال شرقی، یکی ترکها در شمال و دیگری اعراب در جنوب . هر يك از این سه نیرو تا مدتی در منطقه خلیج نفوذ و تفوق داشتند تا عاقبت اعراب عمانی ساکن مسقط که حدود قلمرو آنها بسواحل افریقا و هندوستان هر دو می رسید صاحب اختیار مطلق خلیج گردیدند. در اواخر قرن هفدهم برای نخستین بار اشاره به نیروی دریائی آنها شده و اسمی از جو اسم در «ساحل دزدان دریائی» برده می شود . سیادت و حکومت اعراب در خلیج فارس تا مدتی طولانی توأم با اغتشاش و خونریزی و دزدی در دریا بود و یکی از اولین وظایفی که کمپانی هند شرقی در آغاز ورود خود در حوزه خلیج بعهدہ داشت از بین بردن همین دزدیهای دریائی بود. عمال و مأمورین کمپانی هند شرقی پس از استقرار نفوذ و تسلط خود در خلیج موفق باجرای سه اقدام مهم شدند که نتایج آن برای عالم انسانیت حائز کمال اهمیت بود: اول دزدی دریائی را از آبهای خلیج برانداختند و آشیان دزدان را در آنجا بهم زدند. دوم از زدو خورد و مجادلات مشایخ عرب و خونریزیهای دائمی ایشان جلوگیری کردند. سوم تجارت برده را ملغی و ممنوع ساختند . الغای تجارت برده فصلی طولانی است که متضمن صبر و بردباری و شجاعتها و دلیریهای بسیار می باشد. علاوه بر این سه اقدام بسیار مهم امروزه هر گونه علائم و آثار دیگری هم از تمدن و امنیت و آسایش در آبهای خلیج مشاهده می شود همه بر اثر جدیت و فداکاری سربازان و ملاحان و مأمورین سیاسی انگلیس بوجود آمده است و انتظامات کنونی آنجا را کلیتاً باید مرهون مساعی و مجاهدات دولت انگلیس و حکومت هندوستان دانست .

عجب آنکه فرانسویها بهیچوجه با این اقدامات انگلستان موافق نبودند و حتی گاهی کار شکنی‌های سخت هم برای آنها می‌کردند چنانکه غالباً تجارت برده در آبهای خلیج بتوسط کشتی‌های فرانسوی یا در زیر بیرق آنها انجام می‌شد و از این حیث ناوگان جنگی انگلیس که مأمور مبارزه با تجارت برده بودند اغلب بزحمت می‌افتادند. «لوات فریزر»^۱ چنین می‌نویسد:

مدت يك قرن است که ما انگلیسی‌ها خلیج فارس را بزور اسلحه و شمشیر خود مبدل بمنطقه‌ای امن و آرام ساخته‌ایم و می‌توان گفت هیچیک از عملیات ما در نقاط دیگر جهان مثل اقداماتی که در خلیج کرده‌ایم مفید و رضایت بخش نبوده است. از جمله کارهایی که ما در این منطقه کرده‌ایم این که آشیان دزدان دریائی خلیج را ویران ساختیم و قلاع و استحکامات آنها را متصرف شدیم و جهازات آنها را نابود ساختیم و برده فروشی را منع کردیم و از آوردن کنیز و غلام از سرزمین آفریقا بشدت جلوگیری نمودیم. مایشوخ عرب را که کاری جز خونریزی و راهزنی در دریا نداشتند و ادار بصلح و آشتی با یکدیگر نمودیم و میان آنان عهدنامه‌های مودت منعقد ساختیم و آنها را ناگزیر برعایت این معاهدات ساختیم تا جائی که امروز مایشوخ مزبور بنام « مایشوخ صلح طلب » عمان معروف شده‌اند. پس از اینکه شیوخ عرب را با هم آشتی دادیم و صلح را تا مدتی مدید میان آنها برقرار ساختیم آنگاه معاهداتی با آنها منعقد نمودیم که بموجب آن حمایت و سیادت دولت انگلستان را بر خود برسمیت شناختند. پس از این بحرین را تحت الحمايه کردیم و روابط مخصوص با کویت برقرار نمودیم. ما قراء و قصبات بومیان را در موقع چیدن خرما از دستبرد و غارت مصون ساختیم و امنیت و آرامش را در هنگام صید سالیانه مروارید برقرار داشتیم. قسمت اعظم نواحی خلیج را مساحی

و نقشه برداری کردیم و بنا بتقاضای دولت ایران قر نطینه و سازمان بهداشتی دائر کرده ایم که از شیوع وبا و طاعون جلوگیری نماید .

مأمورین سیاسی ما در خلیج پیوسته در مناقشات و زد و خوردهای مشایخ محلی سواحل عربستان بعنوان قاضی و داور انتخاب شده و بکرات عدیده موفق شده اند که جلو قتل و خونریزیهای بزرگ را بگیرند . اگر امروز انگلیسی ها پای خود را از منطقه خلیج بیرون بکشند فردا دوباره تجارت برده و راهزنی در دریا و آدم کشی و اغتشاش و بی نظمی در آنجا رواج خواهد یافت . «

ولی باین حال یکنفر مورخ غیر مغرض و بی طرف مجبور است باین نکته اعتراف کند که هر چند انگلیسها در دوره نفوذ و تسلط خود بر خلیج امنیت و انتظام را برقرار ساخته اند و برای حفظ منافع خویش مراقبت کامل در نقشه برداری و تعیین اعماق دریا و احداث مناره های راهنما بعمل آورده و خطوط تلگرافی و روابط بی سیم در آنجا برقرار ساخته اند معذلک در هیچ جا غیر از آبادان و مراکز نفت خیز مربوط به خود بتأسیس مدارس و مؤسسات تربیتی مبادرت نکرده اند و اقدامی بعمل نیاورده اند که صنایع بومی را ترقی و توسعه دهند و مردم آن سامان را برای زندگی در دنیای امروزی آماده و مجهز سازند . مؤسسات بهداشتی ایشان در سراسر نواحی خلیج منحصر به چند داروخانه ناقص است که چندان کمک و مساعدتی بحال اهالی نمی کند ، سواحل وسیع عمان و عربستان هنوز مساحی و نقشه برداری نشده ، راجع بحیوانات بری و بحری و نباتات خلیج و کیفیات طبقات الارضی آنجا هیچگونه مطالعات منظم علمی بعمل نیامده است ، هنوز صخره های مجهولی در آبهای خلیج وجود دارد که کسی آنها را روی نقشه ترسیم نکرده است و باینجهت جهازات تجارتی اغلب با آنها تصادم می کنند و آسیب می بینند . دولت انگلیس برای جلوگیری از تجارت اسلحه بی مضایقه پول خرج کرده است ولی از صرف

مبالغه‌قلیلی که بجهت اینگونه مقاصد لازم است خودداری کرده است. اینها مسائل مهمی است که اولیای دولت بایستی متوجه آن باشند و برای حفظ شرافت و حیثیت بریطانیای کبیر در قرن بیستم بتلافی و تدارك بپردازند.

حق تجارت انحصاری کمپانی هند شرقی در سال ۱۸۱۳ ملغی گردید و بتدریج بر اثر پیش آمدهای سیاسی اروپا لازم شد که زمام امور خلیج از دست امنای کمپانی و حکومت بمبئی خارج و بعهده حکومت کل هندوستان واگذار شود. در اواخر قرن نوزدهم مجدداً دولت انگلیس در خلیج فارس رقیب‌های تازه پیدا کرد و بعضی از دول اروپائی بخیال افتادند که متصرفاتی برای خویش در آنجا احداث نمایند. فرانسویها که از دیر زمان در مسقط نفوذی بهمرسانیده و موقع خود را در آنجا همدوش موقع انگلیس می‌دانستند در سنه ۱۸۹۵ بصدد افتادند که مرکز ذغالی برای خویش در خلیج احداث کنند، روسها بقصد بسط دایره نفوذ و تجارت خویش هیئت‌های متعدد بنواحی خلیج اعزام داشتند که « بندری در دریای گرم » برای خود دست و پا نمایند و باین قصد نیز سالیانه مبلغ هنگفتی بسرویس کشتی‌رانی بحراسود كمك خرج می‌دادند تا ناوگان آنها بآبهای خلیج نیز رفت و آمد نماید. عثمانی بر قسمتی از نواحی غربی خلیج تسلط یافته و نسبت بایالات حسا و بحرین و حتی عمان و کویت دعوی مالکیت و قیمومیت می‌کرد. دولت آلمان نیز در تعقیب سیاست مشرقی خود و بخیال تأسیس خط ارتباط میان هامبورگ و خلیج فارس همه نوع سعی و مجاهدت بعمل می‌آورد که بعناوین تجارتی متصرفاتی برای خویش در خلیج احداث نماید و ضمناً « ژان ترکها » و ایرانیان تجددخواه را نیز آلت اجرای این مقصود ساخته بود.

اما ظهور جنگ بین‌المللی اوضاع خلیج را نیز مانند اوضاع اروپا دگرگون ساخت و پس از انعقاد معاهده صلح ورق بنفع کامل انگلیسها برگشت و وضع آن

دولت در مشرق از سابق هم محکم‌تر گردید: روسیه موقتاً از میدان کشمکش و رقابت بیرون رفت. دست عثمانی الی‌الابد از آبهای خلیج کوتاه شد. آلمان در اثر مغلوبیت خود چنان لطمه و آسیب دید که در عرض قرن حاضر مشکل می‌توانست دوباره قد علم نماید. فرانسویها که تا قبل از ۱۹۱۴ در مسقط و نقاط دیگر خلیج با انگلیسها رقابت و دشمنی می‌کردند در موقع جنگ با آنها متحد و دوست شدند و دوش بدوش ایشان در میدان می‌جنگیدند. ابن‌سعود جیره‌خوار و دست‌نشانده انگلیسها کلیه رقبای خود را معدوم ساخت و منافع انگلیس را در عربستان مرکزی حفظ می‌کرد. امارت نشین‌های بحری عرب عموماً در اثر جنگ دولتمند و متمول شده و باینجهت نفع خود را در اتحاد و تشریک مساعی با انگلیس می‌دیدند. نیروی نظامی انگلیس موقتاً تمام بنادر ایران را بتصرف خود درآورده و پلیس جنوب در تحت ریاست صاحب‌منصبان انگلیسی دشمنان دولت انگلیس را که در عین حال دشمنان مشترک ایران هم بودند در کرمان و شیراز و سایر شهرها شکست فاحش دادند. از آن تاریخ ببعد نیز باوجود پیش‌آمدن بعضی انقلابات و نهضت‌های استقلال طلبی در نواحی مختلف خلیج معذک باساست تسلط و اقتدار انگلیس در آن دریا لطمه‌ای وارد نیامده و نفوذ و قدرت آن دولت در آنجا همچنان باقیست.

انسان اولیه در خلیج فارس و عمان

سرزمین‌های افریقای شمالی و عربستان و ایران در عصر طبقات الارضی « میوسن »^۱ به شکل کنونی خود درآمده‌اند ولی در آن عصر بحر احمر از جهت طول با دریای مدیترانه متصل بوده است .

در اوایل عصر « پلیوسن »^۲ که برحسب تخمین در حدود پانصد هزار سال پیش از این می‌شود بحر احمر از مدیترانه جدا شده و آبهای اقیانوس هند داخل آن گردید و تا اواسط عصر مذکور دریای مدیترانه هنوز تادشت پامیر امتداد داشت . در ابتدای عصر « میوسن » دریای مدیترانه تمام نواحی کوهستانی کردستان و جنوب ایران را فرا گرفته بوده است بعد از آن آب شروع به عقب نشینی کرده و مقدار زیادی نمک و شوره در مردابهای بزرگ باقی ماند . در اواسط عصر « میوسن » دریا مجدداً پیش آمده و قسمت اعظم نواحی سابق را فرا گرفت لیکن در اواخر همین عصر ارتباط بین مدیترانه و اقیانوس هند بالاخره قطع گردید . در اوایل عصر « پلیوسن » خلیج فارس منحصراً بزبانۀ باریکی درکنار دشت‌های ساحلی ایران

بود که فقط تا لرستان امتداد می یافت .

حرکات شدید ارضی که باعث تشکیل رشته جبال «زاگرس» گردیده در عصر «پلیوسن» اتفاق افتاده است و فشارهای آن از طرف شمال شرقی وارد آمده و بالنتیجه منطقه دریاچه های بختیاری بسمت جنوب غربی تغییر مکان داده است . در اثر این تغییرات خلیج فارس کنونی و اراضی فرو رفته وسیع بین النهرین ایجاد گردیده است . برعکس خاک عربستان قطعه زمین سخت و صلبی بوده که حرکات و فشارهای وارده از جانب منطقه ایران بهیچوجه تأثیری در آن نکرده است . فقط عمان از این قاعده مستثنی گردیده و در تشکیل و ساختمان عربستان قطعه جداگانه محسوب شده است به این معنی که در اواسط دوره «کرتاسیوس» فشارهای سخت دیده و بعدها نیز بر ارتفاع آن افزوده شده است .

فشارهای عظیمی که در اثر تشکیل کوهها ایجاد گردیده تأثیرات شدیدی هم در نواحی خلیج فارس داشته است . در دوره «کامبریان» طبقه ضخیمی از نمک ایجاد شده که بعدها متحجر گردیده و در طول اعصار بعدی هم باقی مانده است . نمک نیز حال یخ را دارد و در زیر فشار نرم و متحرک می شود . به این جهت فشار تشکیل کوهها نمکهای مذکور را از اعماق زمین بیرون آورده و به شکل قطعات استوانه ای که از چهار تا شش میل قطر آنست در زمین ظاهر ساخته است . جزایر هرمز و هنگام ولارک و ابوموسی و بسیاری از جزایر دیگر همه از این قبیل برآمدگیهای نمکی هستند و در سطح زمین نیز کوههایی تشکیل داده اند که تا چهار هزار پا ارتفاع دارند مانند کوه نمک دشتستان و لرستان . صخره های آتش فشانی و سنگهای آهن و مس و غیره که بومی این منطقه از خاک ایران نیست نمونه ایست از مواد طبقات تحتانی که با نمک بسطح علیای زمین رسیده اند . در حینی که این حوادث در جنوب غربی ایران اتفاق می افتاد آتش فشانه های

عظیمی نیز در مرکز ایران و در عربستان حادث می گردید . در طول تمام دوره « پلیستوسن »^۱ و شاید در ازمنه تاریخی هم از دمشق تا مکه انفجارهای شدیدی به وقوع پیوسته است چنانکه امروزه هم بقایا و آثاری از سعیر آتش فشان در این منطقه دیده می شود و اعراب آن را به نام « حاره »^۲ می نامند .

اگر انسان اولیه در نواحی خلیج فارس وجود داشته^۳ آثار او حتماً بایستی در زیر طبقات شن ولای مدفون شده باشد زیرا در این نواحی هیچگونه اثری از انسان تا قبل از عصر « نئولتیک » یافت نمی شود . اما احتمال می رود که آثار مذکور بعدها کشف گردد چنانکه در ایران و عربستان فعلاً اشیاء و آثاری پیدا شده است که مربوط به عصر دویم یا سوم یخ می باشد (یعنی مابین چهارصد هزار و صد هزار سال قبل از میلاد) . هنوز دلیل مقنعی در دست نیست که انسان عصر « نئولتیک » در کلبه یا شوش وجود داشته است زیرا اشیاء سنگی صاف و صیقلی که در شوش و بوشهر پیدا شده حتماً متعلق به ادوار بعد می باشد .

اما ممکن است که در سواحل اقیانوس هند و در امتداد آن اصلاً دوره حجری به وجود نیامده باشد و چون برخی از نویسندگان معتقدند که يك عصر چوب یا عصر صدف قبل از دوره اول حجری وجود داشته است ، بنابراین انسان اولیه در اینجا صدفهای تیز و چوبهای سخت را برای رفع حوائج خویش به کار می برده و اشیائی که از این مواد ساخته می شده است تا ازمنه اخیر تاریخی هم به کار

۱- Cretaceous ' Cambrian ' Pliocene و Neolithic اسامی اعصار طبقات الارضی است .

۲- قصه خرابی شهر سدوم و « گوموره » محتمل است اشاره بیکی از انفجارات نواحی بحرالمیت باشد که به واسطه خروج زبانه های نفت و گاز تولید احتراقات شدید نموده و اهالی آن حدود را به قتل رسانده است . جبل السدوم که محل شهر قدیم سدوم است تپه نمکی است که از حیث ساختمان طبقات الارضی شباهت تام به جزایر نمکی خلیج فارس دارد .
۳- به احتمال قوی وجود هم داشته است زیرا نمی توان تصور کرد که نواحی مرتفع عربستان مسکون باشد ولی نواحی گرم و قابل سکونت ساحلی عربستان غیر مسکون مانده باشد .

می‌رفته زیرا وقتی «نیارکوس» در سال ۳۲۵ قبل از میلاد در خلیج فارس سیاحت می‌نمود قبایلی که در سواحل بلوچستان باو برخوردند نه اشیاء آهنی داشتند و نه پوشاکی غیر از پوست حیوانات.

«آریان»^۱ در باره طوایفی که مابین کراچی و «اورمارای» امروزی اقامت داشته‌اند چنین می‌نویسد: «این طوایف دارای نیزه‌هائی هستند به‌طول شش ذراع که نوک آن به‌جای آهن چوب‌تیزی است که در آتش سخت و صلب شده است... آهن در میان ایشان یافت نمی‌شود و لباس آنها منحصر به پوست حیوانات و ماهی‌های بزرگ است... افرادی که از این قبایل اسیر شده بودند تمام بدنشان مانند سرشان مو داشت و ناخن‌های آنها از بلندی شبیه به پنجه حیوانات وحشی بود». این توصیف تصویر جامع و کاملی است از طریقه زندگانی انسان اولیه در این صفحات که هنوز هم برخی از آثار آن تا بامروز باقی مانده است. زورق‌های ماهیگیری بدوی که هنوز هم استعمال می‌شود بدون شك یادگار ادوار بسیار قدیم است. اهالی جزیره «سوکوترا» که در فصل صید بمسقط می‌آیند يك قسم قایق دارند که خودشان آن را «راماس» می‌نامند و عبارت از سه تنه درخت است به‌طول شش پا که با الیاف نباتی آنها را بهم بسته و قطعه وسطی آن از سایرین طولی‌تر است. «شاشه» هم که در ساحل «باتینا» استعمال می‌شود بسیار جالب توجه می‌باشد و عبارت است از عده‌ای چوب خرما که آنها را پهلوی یکدیگر بسته و روی آن را با پوست نخل و الیاف درخت نارگیل می‌پوشند. این قایق‌ها به‌طول دوازده پا هستند و فقط يك یا دو نفر در روی آن می‌نشینند و تا نیمه بدن آنها هم در آب فرو می‌رود. حرکت این قایق‌ها خیلی سریع است و برای صید ماهی و مراوده با کشتی‌های بومی که در ساحل لنگر انداخته‌اند به‌کار می‌رود. «هوری» نیز که

عبارت از يك تنه درخت میان تهی و مجوف است زیاد استعمال می گردد . بنا به ضرورت اقتصادی انسانهای اولیه ساکن نواحی خلیج ، ماهی خشك شده می خوردند و غارنشینان قدیم اروپا نیز که معاصر با آنها بودند گوشت خشك مصرف می کردند . این عادت هنوز تا به امروز باقی مانده و اعراب و ایرانیان و هندیها ماهی مانده مصرف می کنند ، در صورتی که اروپاییان امروزی نیز گوشت بیات شکار را به صورت کنسرو بکار می برند .

رویهمرفته عمان و تمام خلیج فارس زمینه بکر و مناسبی برای تحقیق و مطالعه در باره انسان نخستین است . مسائلی که دانشمندان در این سرزمین به آن برخورد می نمایند به منزله یادداشتی است که نصیب آنها می گردد . زیرا سه نژاد اولیه بشری یعنی نژادهای « دراویدی »^۱ ، افریقایی یا « هامی » و « مغولی » ابتدا در سواحل خلیج فارس باهم تلاقی کرده اند . می توان گفت که قبایل ساکن کراچی و « اورمورا » ی فعلی و اورثاهای غربی آن که « آریان » هم اشاره ای به آنها کرده است از نژاد « دراویدی » و در اصل منسوب به هندوستان بوده اند^۲ . از نژاد « هامی » هنوز بقایائی در سواحل عمان باقی است و طایفه « شیپوه » که قبیله کوچکی از نژاد سیاه پوست بوده و قدمت تاریخی بر نژاد سامی عربستان دارند هنوز در غارهای دماغه « موساندام » زندگانی می کنند .

نژادهای مذکور همگی از اصل افریقائی بوده اند ولی هنگامی که تیره « دراویدی » در مکران اقامت جست و « هامی » ها در برابر سواحل عمان پراکنده شدند مشخصات و خصوصیات نژادی هر يك جداگانه تکامل یافت و هر کدام بصورت نژاد علیحده ای درآمدند . مثلاً « دراویدی » های مکران موی بدن را که از خصوصیات نژاد سیاه پوست می باشد (زیرا « آریان » بخصوص متذکر می شود که

بدن آنها پوشیده از مو بوده است) از دست داده و «هامی» های عمان پاره‌ای از خصوصیات خود را مانند مجعد بودن زلف و کلفتی لب حفظ کرده‌اند. نژاد مغول که سالها پس از سایرین به این مناطق وارد شدند و در اصل در آسیای مرکزی متوطن بوده و ظاهراً تا دوره بعد از عصر یخ بطور انزوا در مسقط‌الرأس خویش می‌زیستند، وقتی نژاد مزکور وارد این نواحی گردید مردمی متفکر و سازمانی مرتب داشت و ورود آن قوم همزمان آغاز تمدن در بین‌النهرین گردید (هر چند برخی از محققین معتقدند که قبل از ورود آنها نوعی تمدن سامی در آنجا وجود داشته است).

با اینکه نژادهای دامپرو و همواره علاقه دارند در مواقع ثابتی مأواگزینند و با آنکه هنوز آثار تیره‌هائی از «دراویدیها» در سواحل مکران یافت می‌شود معذک نژاد مذکور پس از ورود مهاجمین بلوچ منقرض گردید. همچنین تیره «هامی» نیز بعد از آمدن سامی‌ها که اولاد «جغتایان» هستند و به قول توراۃ منزل ایشان از «مشا» تا کوه «سفار» در مشرق بوده است از میان رفته‌اند. اقوام سامی مردمانی چوپان بوده و گله‌های بز و شتر و الاغ که همه بومی عربستان است داشتند و بعدها گوسفند و اسب را هم از صفحات شمالی آوردند. زبان این اقوام ساختمان خاصی داشت که طی قرون بازبان «هامی» آمیخته شد و از نظر روحیات و ساختمان جسمانی در ظاهر امر بیش از هر نژاد بزرگ دیگری با هم متفق و بردبار بودند.

قبل از اینکه این مبحث را خاتمه داده و وارد ازمنه اولیه تاریخی شویم لازم است اشاره‌ای هم به وضع آب و هوا و تغییرات آن بنمائیم زیرا چنانکه قبلاً تذکر داده شد آب و هوا عامل قوی و مؤثر تکامل و جنبش نژادهای بشری بوده است.

در بررسی و تتبعات اخیر به عوامل جغرافیایی از قبیل سرزمین مسکونی و میزان آب آن، پستی یا بلندی منطقه و شرایط مساعد دیگری که برای نزول برف در پاره‌ای نقاط و در فصول مختلف موجود است بیش از آنچه در نجوم‌مانند تغییر محور زمین و فصول که در گذشته مورد اعتنا بود اهمیت می‌دهند. در هر صورت این نکته به یقین پیوسته است که سخت‌ترین دوره‌های یخبندان و انجماد مقارن با اعصاری بوده که زمین در زیر آب غوطه‌ور بوده است و هر قدر زمین بیشتر ظاهر گردید و هوای اقلیمی خشک‌تر شد، ذوب یخها و عقب نشینی آن بیشتر گردید زیرا هوای خشک هر قدر هم که سرد باشد برف و بارندگی کمتری دارد.^۱

چهار دوره یخبندان اروپا مقارن با چهار عصر بارانی دره نیل است و به نظر می‌رسد که غایت یخبندان دنیای جدید تکراری از عصر یخبندان اروپا می‌باشد. در منطقه خلیج فارس به این مسئله کمتر توجه شده است اما به نظر می‌رسد که اعصار بارانی مشابهی نیز در این مناطق به وجود آمده است. از دامنه شمال شرقی واز سواحل فرات به غرب امتداد لایتغیر رودخانه‌هایی دیده می‌شود که تعداد آن از سه رشته تجاوز نکرده و حد اکثر عمق آن به ۹۰ پا می‌رسد. در پاره‌ای نقاط اطراف سواحل خلیج فارس و سراسر سواحل عربستان جنوب فرورفتگی‌های مشخصی در زمین دیده می‌شود که ارتفاع آنها از سطح آب در حال حاضر به ۱۰۰ تا ۲۰۰ پا می‌رسد. و آخرین عصر بارانی که آثار آن تا آغاز دوره تاریخ ادامه داشته است مسئول واقعی بوجود آمدن دشت‌های خاک‌آلود جنوب غربی ایران و عراق می‌باشد تا زمانی که سنگ پاره‌ها در دامنه‌های غربی زاگرس در حرکت

۱- به تاریخ کهن کمبریج Cambridge Ancient History جلد نهم صفحه ۱۸ مراجعه شود.

بودند خلیج فارس (شاید نه به طور مداوم) لا اقل به آنجائی که^۱ دجله از دامنه‌های کردستان بیرون می‌ریزد کشیده می‌شد .

تمام نواحی مجاور خلیج فارس در عصر یخ مسکون بوده است و اشیاء سنگی «شلیان» در ایران و عربستان و در میان شن‌های سواحل بحر خزر که استخوان ماموت هم در جزو آن بوده است یافت شده و این خود بخوبی ثابت می‌کند که نواحی مذکور محل اقامت و سکناى بشر بوده است .

ذوب یخها در این صفحات موجب خرابی‌های عمده گردیده است و در اقصای جنوب همینکه حدت سرما بر طرف گشت یخها به سرعت آب شده تولید سیل‌های شدید کرد و بالنتیجه اراضی عربستان در طول چندین خط عمیق شسته شده و خاک ولای آن در اطراف پراکنده گردید چنانکه بسترهای شن «زبیر» نمونه‌ای از آن می‌باشد. از ارتفاعات «زاگرس» نیز سیل‌های شدید سر از زیر شده و مقادیر هنگفتی شن و سنگ با خود پایین آورده است که در اثر آن رشته تپه‌های ممتدی در دامنۀ جبال زاگرس از خانقین تا حوالی برازجان تشکیل شده است . هنوز هم سیلابهای کوه‌های مزبور جاری است منتها گل ولای آن که ته‌نشین می‌شود کمتر و نرم‌تر است^۲.

۱- بستر عظیم Batin که از ارتفاعات مرکزی عربستان آغاز و سرزمینی به وسعت ۱۵۰ هزار میل مربع را مشروب و در مجاورت زبیر به سوی مغرب در سطح زمین گسترده می‌شود و مواد رسوبی زیادی که رودهای کرخه و کارون با خود آورده و در دشت وسیع ۲۰ هزار میل مربعی از دامنۀ زاگرس بین خود حائل ساخته‌اند بطور احتمال قبل از پانهادن بشر به این منطقه بوده است . در پشت این مانع دریاچه‌های «چالدان» به وجود آمد که دو رود دجله و فرات گل ولای خود را در آن می‌ریختند . ۲- بطوریکه تخمین زده‌اند تنها رود کارون سالیانه معادل یک میلیون یارد مکعب یا ۱۸۰۰۰۰۰ تن گل ولای با خود حمل میکند و سایر رودخانه‌هایی که از جبال زاگرس سرچشمه می‌گیرند دو برابر این مقدار خاک زمین را می‌شویند . دجله و فرات هم سالی ۴۵۰۰۰۰۰۰ تن مواد رسوبی حمل میکنند ولی از مجموع این منابع فقط ۲۵۰۰۰۰۰ تن وارد مسیر شط العرب میشود ، سیل شدید اوایل سال ۱۹۲۴ که پیش از ذوب شدن برفها رخ داد سه ربع جلگه‌های جنوبی اهواز را فرا گرفت و خسارات مالی و جانی زیاد وارد آورد .

در اواخر دوره «پلوویال»^۱ تقریباً هفت هزار سال قبل اقوامی ظاهراً از آسیای مرکزی که سرهای دراز و کشیده‌ای داشتند بفلات ایران و اراضی بین‌النهرین و سواحل خلیج فارس سران بر شدند.

بطوری که از آثار آنها مانند ظروف گلی و اسلحه و وضع زندگی‌شان استنباط می‌شود تمدن مادی این قوم قدیمی‌تر از سایر آثار است که در این نقاط به جای مانده است. با ورود اقوام مذکور تاریخ مکتوب این نواحی بطور تاریک شروع می‌شود و ما امروز به تحقیق نمی‌دانیم که آنها جانشین سکنه قبلی شدند یا آنها را در خود حل کردند. ولی ظاهراً اقوام مذکور اطلاعی از کاشت نخل نداشتند و چون این درخت پر ثمر از عوامل تمدن انسانی بود و لازمه پرورش آن اطلاع و بصیرت کامل می‌باشد اشکال آن بر روی کتیبه‌های قدیمی منقوش است لهذا می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که ساکنین اولیه این نواحی از زراعت نخل و کود دادن زمین اطلاع و سر رشته داشته‌اند. درخت خرما چنانکه «ویلکاک»^۲ می‌نویسد همان «درخت حیات است» که ذکر آن در توراۃ آمده و این درخت مفید یکی از مهمترین عوامل زندگی انسان اولیه در آن دوره و در اعصار بعدی می‌باشد.

۱- دوره پلوویال Plouviai یکی از اعصار اخیر طبقات الارضی است. — Willcocks

خلیج فارس در قدیمترین ازمینه تاریخی

تاریخ قدیم خلیج فارس و نواحی اطراف آن کاملاً روشن نیست و آنچه در این خصوص گفته می شود از دائره فرض و حدس خارج نمی باشد. مأخذ اطلاعات ما عموماً اساطیر و افسانه های قدیم و مدارك تاریخی از قبیل تورات و کتیبه های میخی و همچنین کشفیاتی است که علمای حیوان شناسی از جمجمه و استخوانهای نژادهای مختلف قدیم و جدید کرده اند.

این نکته تقریباً به ثبوت رسیده است که در زمان خیلی قدیم شاید ده هزار سال قبل از میلاد مسیح سه نژاد مختلف انسانی در سواحل خلیج فارس زیست می کرده اند: اول تیره « دراویدیها » که در سواحل مکران اقامت داشته و امروزه در قوم بلوچ فاتح حل شده و از بین رفته اند. دوم نژاد « سامی » در سواحل عربستان که علی الظاهر جانشین تیره « هامی » یا نژاد سیاه افریقائی سکنه این سرزمین شده یا آنها را در خود حل کرده اند. سوم نژاد عیلامی که در انتهای خلیج و تا حوالی شرقی بوشهر سکونت داشتند.

مقصود از نژاد سامی مردمانی هستند که بعدها در شمال به اسم آرامی ها و

شامی‌ها، در مشرق به نام بابلیها و آشوریها، در جنوب به اسم اعراب و در مغرب به نام فینیقی‌ها و یهودیها و موعابها معروف شده‌اند. محل سکونت طوایف این نژاد ناحیه‌ای بوده است که حدود آن جبال ارمنستان و سرزمین ایران و خلیج فارس و اقیانوس هند و بحر احمر و مصر و مدیترانه بوده و به نام «هلال حاصلخیز» معروف شده است زیرا شکل آن تقریباً نیم دایره و اراضی آن بی نهایت قابل کشت و حاصلخیز می باشد. پشت این هلال کوهستان شمالی و در جلو آن دشت و جلگه سرسبزی قرار دارد. گوشه غربی آن به دریای مدیترانه و گوشه شرقی به خلیج فارس تا حوالی بوشهر امتداد می یابد. می گویند تاریخ جنوب غربی آسیا بطور کلی عبارت است «از يك دوران زدو خورد ها و کشمکش های دائمی ساکنین کوهستانهای شمالی جلگه های جنوبی بر سر تصرف هلال حاصلخیز» که این گفته صحیح و مقرون به حقیقت می باشد.^۱

عیلامی‌ها اقوامی بوده‌اند که قبل از شروع تاریخ در دشت های جنوب غربی ایران از حوالی شوش تا نزدیکی بوشهر سکونت داشته‌اند. بطور کلی تصور می رود که اقوام مذکور ابتدا در آسیای مرکزی ساکن بوده و در چهار هزار سال قبل از میلاد به فلات ایران و شام و مصر هجرت نموده‌اند. قرائن و دلائلی در دست هست که ساکنین قدیم «انو»^۲ واقع در ترکستان روس با مردم شوش دارای يك اصل و منشأ مشترك بوده‌اند و از این قرار تمدن ماقبل تاریخ آسیای وسطی و عیلام هر دو قدمت زیاد داشته است. مطابق تحقیقات و مطالعات «پزارد»^۳ تپه های سبز آباد واقع در شبه جزیره بوشهر در قدیمترین ازمئه تاریخی مسکون بوده و دامنۀ تمدن آنها تا حوالی بندر عباس و اراضی حاصلخیز دشت میناب می رسیده است.

۱ - بنا به مندرجات صفحه ۱۸۱۲ جلد نهم تاریخ قدیم کمبریج : دامنۀ این نزاع تا عصر ما ادامه دارد. موصل در مرکز هلال واقع است. ۲ - Anau ۳ - Pézard

پس از عیلامی‌ها اقوام «سومری»^۱ که دارای سرهائی طویل بودند و به زبانهای مخصوص تکلم می‌کردند بدین نواحی آمده‌اند. نسبت بین اقوام مذکور و عیلامی‌ها کاملاً روشن نیست ولی می‌توان حدس زد که آنها هم تیره‌ای از طوایف ساکن آسیای مرکزی بوده و در حوالی پنجهزار سال قبل از میلاد به نواحی خلیج فارس مهاجرت کرده‌اند.

مسئلهٔ هجرت ساکنین اولیهٔ خلیج فارس و تعیین اصل و منشأ آنها از موضوع بحث این کتاب خارج است و فقط دانستن این نکته کافی است که نژاد سامی از قدیم‌ترین ازمنه در سواحل عربستان و در سرزمین عیلام سکونت داشته‌اند و کشور عیلام نیز شامل جلگه‌های جنوب غربی ایران و سرزمین «اور»^۲ یعنی کشور «سومریها» بوده است.

حال باید دید خلیج فارس تا چه اندازه وسیلهٔ ارتباط و مراودهٔ اقوام و ملل مختلف بوده است. در کتیبه‌های قدیم آشوری مکرر اشاره به جزیره‌ای شده است که به زبان «آکادیانی»^۳ آن را «نی دوک کی»^۴ و به آشوری به آن تیلوون^۵ (دیلمون)^۶ و امروزه حدس زده می‌شود که جزیرهٔ مزبور ممکن است بحرین باشد. نخستین کتیبه‌ای که ذکری از این جزیره می‌کند لوحه‌ایست مربوط به ذکر کارهای سارگن کبیر^۷ (در حوالی ۲۸۷۲ قبل از میلاد) که در آنجا نوشته است: «سارگن» بدریای «سفلی» یعنی خلیج فارس و مملکت «سیاه پوستان» رسید و جزیرهٔ «نی دوک کی» و یک بندر دیگر را تصرف کرد.

در یک لوح دیگر که علی‌الظاهر همان دنبالهٔ ضبط وقایع لوح اولی است می‌نویسد که «نارام سین»^۸ جانشین «سارگون» پادشاه «اپیراک»^۹ و متحد و همدست

۱ - Sumerian ۲ - Ur ۳ - Akkadian ۴ - Niduk - ki ۵ - Tilwun
۶ - Dilmun ۷ - Sargon ۸ - Naramsin ۹ - Apirok

او پادشاه «ماجان»^۱ را شکست داد. این کلمه ترکیبی است از لفظ سومری «ما» که به معنی کشتی است و وجه تسمیه آن اینست که اهالی آنجا مردمان بحرپیمائی بوده‌اند و دونگی^۲ سلطان اور (۲۴۵۰ ق. م.) در یکی از کتیبه‌های خود اشاره‌ای به کشتی‌های ساخت «ماجان» شده است. در کتیبه‌های سومری همه جا اسم «ماجان» با «ملوخ‌خا»^۳ توأمأ ذکر گردیده و «ملوخ‌خا» ظاهراً اسم سرزمینی بوده است در سواحل جنوبی خلیج فارس ولی همینکه ملاحان قدیم در دریا جلوتر رفته و خود را به بحر احمر رسانیدند کم‌کم اسم «ماجان» و «ملوخ‌خا» به نواحی مغرب نیز اطلاق شده است چنانکه بعدها آشوریها حبشه را به نام «ملوخ‌خا» نامیدند. قطعات عظیم سنگ چخماق که هنوز در خرابه‌های «ابوشهرین» واقع در جنوب «اور» یافت می‌شود غنائمی است که از «ماجان» یا از یکی از نواحی که در سر راه آن واقع بوده است آورده شده^۴ یا ممکن است سنگ چخماقهای مذکور فرات از بقایای آتشفشان کردستان بوده و یا محتملاً از «جبل سنام» واقع در جنوب «زبیر» آمده باشد و به‌طور یقین از حدود مصر نیامده زیرا سنگ چخماق سیاه رنگ «ماجان» از نظر ساختمان فرق فاحشی با سنگ مصری دارد و با این تفصیل منبع واقعی این سنگ روشن و محقق نیست.

«ماجان» به نام کوه مس موسوم بوده است و یکی از اشعار پهلوانی «سومری» آن را به اسم سرزمین چخماق می‌نامد. «گودی»^۵ پادشاه «لاگاش»^۶ (۲۶۰۰ ق. م.) نیز اشاره به چوبهائی می‌کند که از «ماجان» و «ملوخ‌خا» و «گوبی»^۷ «دیلمون»^۸

۱- Magan ۲- Dungi ۳- Melukh kha ۴- در هنگام قطعات عظیم سنگ چخماق یافت میشود که وزن هریک از آنها بچندین تون بالغ میشود و بواسطه فشارهای تحت الارضی از اعماق زمین بیرون آمده‌اند. در نزدیکی «اور» و «ابوشهرین» نیز امثال صخره‌های مذکور دیده میشود و در کتیبه‌های قدیم مذکور است که این سنگها را از «ماجان» حمل میکرده‌اند. ۵- Gudee ۶- Lagash ۷- Gubi ۸- Dilmun

می آورده اند . بزهای «ماجان» معروف بوده است و در یکی از افسانه های «سومری» خدای آنجا به نام «نیندولا»^۱ یا «ملکه اغنام» نامیده شده است . اینکه در کتیبه ها اشاره به کوه های مس «ماجان» گردیده نشان می دهد که «جبل اخضر» عمان نیز در قلمرو خاك آنجا بوده است زیرا در جبل مزبور مس فراوان یافت می شود و از اینرو می توان حدس زد که «ماجان» همان عمان امروزیست چه که در عمان مس و چخماق و گله های بز زیاد است و چوب هم از هندوستان آمده و از آنجا به خارج صادر می گردد همانطوری که در حال حاضر نیز جریان دارد . در کتیبه های قدیم زکری هم از خرما ی «ماجان» و «دیلمون»^۲ شده است و امروزه نیز خرما محصول عمده عمان را تشکیل می دهد چنانکه خرما ی مسقط در اروپا شهرت بسزائی دارد .

«نارام سین»^۳ در اوایل سلطنت خود «ماجان» را تصرف نمود و مانیوم^۴ ما جان به این افتخار رسید که شهر مانیوم - کی^۵ به نام او نامیده شد و به این موضوع چهار قرن بعد از دوران «نارام سین» یعنی در زمان «دونگی»^۶ در الواح یکی از معابد اشاره شده است و به طوری که می دانیم سکنه ما جان اصلاً «سومری» بودند و نذورات سالیانه خود را برای تقدیم به بت ها به «سومر» می فرستادند . شهرت این سرزمین به خاطر سنگی بود که به زبان سومری آن را «گوگ»^۷ و به آشوری آن را سامتو^۸ می نامیدند که تصور می رود همان کلمه شو هام^۹ عبری باشد .

«گودی»^{۱۰} از «ماجان» الواح سنگی می آورده است . در کتیبه مجسمه ای که در «تل لو»^{۱۱} پیدا شده است اشاره به ساختمان کشتی به افتخار الهه «بائو»^{۱۲}

Manium - ۴

Naram - sin - ۳

Dilmun - ۲

Nindulla - ۱

Samtu - ۸

Gug - ۷

Dungi - ۶

Manium - ki - ۵

Bau - ۱۲

Tel - lo - ۱۱

Gudee - ۱۰

Shoham - ۹

کرده و ذکری هم از مسافرت دریا به «ماجان» و «ملوخ‌خا» می‌نماید. بنابراین معلوم می‌شود که در سه هزار و پانصد سال قبل از میلاد مسافرت‌های طویل دریایی در اطراف شبه‌جزیره عربستان معمول بوده است.^۱

در آنموقع تجارت بحری هم منحصر به سواحل عربستان نبود زیرا دریکی از کتیبه‌های آن دوره می‌نویسد: کشتی‌های «گودی» از سرزمین الهه «قانا»^۲ و رب‌النوع نینگرسو^۳ از «ماجان» و «ملوخ‌خا» و «گوبی» و «نیدوک‌کی»^۴ و از نقاط مختلفه دیگری که نام آنها هر چه باشد انواع امتعه و محصولات برای او می‌آورد: از «ملوخ‌خا» چوب «اوشو»^۵ برای ساختمان معابد و از «گوبی» درخت‌های «خولوپو»^۶ و از «ماجان» سنگ‌های قیمتی می‌آمد.

از عبارت «نقاط مختلفه دیگری که نام آنها هر چه باشد» اینطور استنباط می‌شود که کشتی‌های «گودی» از سرزمین‌های دیگری دیدن نکردند. در صورتی که از روی انواع محصولات معلوم می‌شود از چه بنادری دوباره صادر شده است.^۷ مابین هندوستان شمالی و مصب شط‌العرب از ازمنه خیلی قدیم رابطه‌ای موجود بوده است زیرا در سال ۱۹۲۲-۳ «مستر ماکی»^۸ درکیش^۹ واقع در نزدیکی بغداد مهر منقوشی پیدا کرده است که از هر جهت با مهرهائی که وسیله سرجان مارشال^{۱۰} در شمال هندوستان کشف شد مشابه می‌باشد. از این اکتشاف معلوم می‌شود

۱- به صفحه ۴۳۱ جلد نهم تاریخ قدیم کمبریج مراجعه شود. ۲- Ghanna

۳- Ningirsu ۴- Niduk - ki ۵- Ushu ۶- Khuluppu

۷- برای اثبات وجود بحرپیمائی در خلیج فارس مدرک خوبی داریم و آن عبارت از لوحی گلی است که در «اور» در سال ۱۹۲۶ توسط مستر وولی Mr. C. L. Woolley کشف شد. در این لوح صورت امتعه وارده از دیلمون را به سومر شرح می‌دهد از قبیل چوب و انواع سنگ‌ها چشم ماهی (شاید منظور مروارید است؟) مس و عاج در ظهر این لوح یادداشتی است که در آن مقصد ارسال امتعه از مبداء دیلمون و وسیله حمل یعنی کشتی و اینکه به معبد نینگال

(Nin - gal) تعلق دارد ذکر شده است. ۸- Mr. E. Mackey ۹- Kish

۱۰- Sir John Marshal

نه تنها ارتباط منظمی بین این دو ناحیه وجود داشته بلکه تمدن مشترکی در آن نقاط بوده است که چندین هزار سال اقدم بر ادواریست که ما اطلاعی از آن داریم. حال باید دید این ملاحان و بحرپیمایان جسوری که قرنهای متمادی قبل از زمان ما در توسعه تجارت می کوشیده اند چه اشخاصی بوده اند. «دکتر تئودور بنت»^۱ معتقد است که ملاحان مزبور از نژاد فینیقی بوده و مقابر متعددی که امروزه در جزیره بحرین دیده می شود و متعلق به چندین هزار سال پیش است بدست آنها بنا شده که منشأ وجود این مقابر به نوبه خود از جمله مسائل جالب زمین شناسی است. در صورتی که این نظریه با عقیده محققین معاصر منافات دارد. فینیقی ها از نژاد سامی بودند و زبان آنها که شعبه ای از زبان آشوری است فقط از حیث لهجه با لسان عبری اختلاف داشته است. امروز بر خلاف سابق دیگر کسی فینیقی ها را مخترع خط نمی داند ولی این نکته مسلم است که چون قومی تاجر بودند فن نوشتن را در نواحی مغرب منتشر ساخته اند و مطابق اطلاعی که در دست ما هست این قوم در هزار و صد سال قبل از میلاد پایپروس را از مصر به محل اقامت خود یعنی سواحل شامات می آورده اند. مدتهای مدید قبل از ظهور فینیقی ها در تاریخ، قوای بحری متعلق به «مینو»^۲ ها موجود بوده و فینیقی ها طریقه تجارت و ارتباط با اقوام سائره را از زمانهای پیش به میراث برده بودند. ما امروز نمی دانیم که میزان حقیقی ارتباط و مراوده اقوام قدیمه تا چه اندازه بوده است ولی شك نیست که اقوام نژاد سامی بطور انفراد و انزوا نمی زیستند و با خارج ارتباطی داشته اند. «عزقیل»^۳ در جائی که شهر «تیر»^۴ را توصیف می کند تصویر روشنی از تجارت فینیقی ها کشیده است^۵ و نویسندگان عبری و یونانی در

Tyre — ۴

Ezekiel — ۳

Minon — ۲

Dr. Theodore Bent — ۱

۵- هرودوت می نویسد «بنا به گفته دانشمندان ایرانی فینیقی ها به آبهای ما از دریای سرخ آمدند و در سرزمینی که فعلا در آن سکونت دارند تخت قاپو شدند و دست به سفرهای طولانی زدند.»

در این نکته با هم متفقند که فینیقی‌ها ملاحانی جسور و ماهر بوده به مسافرت‌های طولانی می‌رفتند و امتعه^۱ نقاط دور دست را برای تجارت با همسایگان خود می‌آوردند. بدبختانه آثار مکتوبی از قوم مزبور باقی نمانده و طول و جهات حقیقی سفرهای آنها معلوم نیست و ما مشکوکیم که آنها واقعاً در دریای مشرق مسافرت کرده‌اند. فینیقی‌ها مدعی هستند که تاریخ آنها بسی هزار سال قبل می‌رسیده و به «هرودوت» گفته بوده‌اند که شهر «تیر» در ۲۳۰۰ سال قبل از این احداث شده است. «هرودوت» می‌گوید فینیقی‌ها مدعیند که از نواحی خلیج فارس آمده‌اند ولی دلیلی برای اثبات این ادعا در دست نیست و برعکس «ژوستین» اصل آنها را به بحرالمیت منتسب می‌سازد. «استرابو»^۲ می‌گوید «تجار (گرا)»^۳ امتعه^۴ عربستان و عطریات را از راه خشکی حمل می‌کنند، لیکن برخلاف «اریستوبولوس»^۵ می‌نویسد که آنها اغلب بازورق به بابل رفته و از آنجا مال التجاره خود را در امتداد شط فرات به «تاپساکوس»^۶ می‌برند و سپس از راه خشکی به سایر نقاط حمل می‌نمایند. در امتداد شط قدری بالاتر جزایر دیگری از قبیل «تیروس»^۷ و «ارادوس»^۸ وجود دارد که معابد آنجا کاملاً شبیه به معابد خود فینیقی‌هاست. ساکنین این جزایر می‌گویند بلاد فینیقی که هم اسم شهرهای ماست از طرف ما بنا شده و کوچ‌نشین ما می‌باشد ولی صحت و سقم این ادعا معلوم نیست.^۹ فاصله این جزایر از «تردون»^{۱۰} از راه آب ده روز و از برآمدگی ماکا^{۱۱} واقعه در دهانه خلیج فقط يك روز است.

بنابر این هم «هرودوت» و هم «استرابون» هر دو تصریح می‌کنند که در این

۱- Strabo ۲- Gerra ۳- Aristobulus ۴- Thapsacus
 ۵- تاپساکوس در فرات بوده و کمی بالاتر از راکای فعلی است. ۶- Tyrus
 ۷- Aradus ۸- بندر کوچک سور در ساحل عمان شباهت نزدیکی به یکی از بنادر فینیقی
 در سواحل سوریه دارد. ۹- Teredon ۱۰- Makae

نواحی مراکز مهم تجارتی وجود داشته و فنیقی‌ها در سواحل خلیج فارس آمد و شد می‌کرده‌اند.

پلینی^۱ در توصیف این سواحل می‌نویسد:

«از حالا به بعد پس از بیرون آمدن از چاراکس^۲ به شرح سواحلی که بنا به فرمان «اپی فان» پادشاه^۳ می‌پردازیم. ابتدا به رود سالسوس^۴ مصب اولیه فرات و دماغه «چالدون»^۵ جائی که به طول ۵۰ میل به جای دریای عادی گردابهایی وجود دارد رسیدیم. پس از گذشتن از رود «آخیوس»^۶ و صحرائی به وسعت بیش از صد میل قدیم به جزیره «ایچارا»^۷ و خلیج «کاپوس»^۸ رسیدیم که در ساحل آن «گولوپس»^۹ و «شاتنی»^{۱۰} و بالاخره خلیج «گرا» واقع است در اینجا بود که از شهر «گرا» به بزرگی ۵ میل با برج و بارویی از سنگ چهار گوش نمکی دیدن کردیم. در ۵۰ میلی ساحل در داخل خشکی در ناحیه «آتن»^{۱۱} واقع است و روبروی «گرا» و در چند میلی آن جزیره «تیلوس»^{۱۲} که مروارید آن معروف است و شهری به همین نام دارد دیده می‌شود. در آن حوالی جزیره کوچک دیگری به نام «آرادوس»^{۱۳} که از دامن دماغه فقط ۱۲ میل و نیم مسافت دارد قرار گرفته است. قبرستان بحرین که در بالا اشاره‌ای به آن شد چند میل دورتر از «ابوعلی» است. ابوعلی قصبه‌ایست در قسمت شمالی جزیره واقع در شش میلی جنوب غربی بندر منامه. قبرستان مذکور محل بسیار وسیعی است که تله‌های زیادی در آن قرار گرفته و ارتفاع بعضی از آنها به چهل تا پنجاه قدم می‌رسد. تعدادی از این

۱- Pliny ۲- Charax یا چاراکس اسپاسینو Charax Spasinu ابتدا وسیله اسکندر ساخته شده و محل آن جائی بین دهانه فرات و دجله بود که ممکن است محمره (خرمشهر) فعلی باشد. ۳- King Epiphanes ۴- Salsus ۵- Chaldon ۶- Achenus ۷- Ichara ۸- Capeus ۹- Gaulopes ۱۰- Chatenis ۱۱- Atten ۱۲- Tylos (بحرین فعلی) ۱۳- Aradus

تلها که در سنوات مختلف از طرف متخصصینی مانند کاپیتن دوراند (Durand) در سال ۱۸۷۹ و تئودور بنت (Theodore Bent) در ۱۸۸۹ و سرهنگ دوم پریدوکس (Perideaux) در ۱۹۰۶-۷ حفر شده از حیث نقشه و اساس با هم شبیه بوده‌اند. تل‌هایی که تا کنون مورد تحقیق و کاوش واقع شده‌اند همگی مدخلشان رو به مغرب و بنای آنها دو طبقه و از سنگهای تراش است و طبقه تحتانی از طبقه بالا قطورتر و ضخیم‌تر می‌باشد. در دو سمت دالان طویلی که رو به مشرق قرار گرفته دخمه‌های متعددی است که در آنها جسد اموات را قرار می‌داده‌اند. سقف دالان از قطعات بزرگ سنگ می‌باشد که دو گوشه آنها بر روی دیوارها استوار است و روی دیوارها را نیز با کاه‌گل اندود کرده‌اند. در کنار هر دخمه سوراخ کوچکی است که ظاهراً تیری در آنها فرو کرده و هدایا و نذوری را که برای اموات می‌آورده‌اند بر آن می‌آویخته‌اند. «دوراند» دخمه‌های یکی از این تلها را اندازه گرفته است و طول هر يك هفت پا، عرض سه پا و ارتفاع آن پنج پا و نیم بوده است. در همین تل کتیبه‌ای به خط آشوری پیدا شده که «سرهنگی را ولینسون» آنرا خوانده است.

هنوز اصل و منشأ تاریخی این مقابر روشن نیست در میان اشیائی که تا به حال در آنجا پیدا شده مقدار زیادی استخوان انسان و حیوان و دو جمجمه، قطعات كوچك يك گاو عاج، تکه‌های شکسته از چند جعبه مدور، يك بازو بند طلا، مقدار زیادی ظروف شکسته و درست سفالین با اشکال و رنگ آمیزی‌های مخصوص که روی هر کدام خطوط سیاهی کشیده شده به دست آمده است. تا کنون هیچ رقم لوح و کتیبه‌ای پیدا نشده و اشیائی هم که یافته‌اند نمی‌تواند اساس و مأخذ نظریات علمی راجع به زمان آنها گردد. «مسترماکی» در سنه ۱۹۲۴ تحقیقات جدیدی

کرده و اینطور نتیجه گرفته است که محتملاً این ناحیه قبرستان مقدسی بوده و از اطراف مرده‌های خود را برای دفن بدانجا می‌آورده‌اند. نوع ظروف سفالین و مغشوش بودن وضع استخوانها و فزونی اجساد ذکور و همچنین عدم وجود یک مرکز پرجمعیت در آن حوالی جملگی عقیده «مسترماکی» را تأیید می‌نماید. نقشه ساختمان این مقابر شباهت تام و تمامی با دخمه‌هایی که از فینیقی‌ها باقی مانده است دارد و حتی «استرابون» هم متوجه این نکته شده و می‌گوید: در جزایر «تیروس» و «ارادوس» معابدی شبیه به معابد فینیقی وجود دارد. ساختن دخمه‌ها در دو سمت دالان مطابق سبک قبرستانهای فینیقی است چنانکه نمونه‌ای از مقابر دو طبقه قوم مزبور هنوز هم در «آمریت»^۱ و «ساردینی»^۲ و «کارتاژ»^۳ دیده می‌شود.

تشابه اسمی «تیلوس» با «تیروس» و «آرادوس»^۴ (بنا به نوشته «استرابو» همچنین «پلینی») واقع در خلیج فارس و «سور» و «آرواد» در ساحل فینیقیه قابل بررسی می‌باشد در صورتی که به عقیده «راولینسون» بحث در اصل مشترك آنها بی‌نتیجه است و به نتیجه‌ای نمی‌رسد.

«تئودور بنت» فقط به اتکاء این دلائل و بدون آنکه مطالعات بیشتری کرده باشد مقابر مذکور را از بقایا و آثار فینیقی‌ها دانسته است ولی دکتر «هوگارت»^۵ در این موضوع می‌گوید:

«تحقیقات اخیر عقیده فینیقی بودن این مقابر را بکلی باطل می‌سازد. منشأ ایجاد این عقیده هم وجود چند قطعه عاج در «موزه بریطانیا» بوده که «لایارد»^۶ آنها را در «نمرود» پیدا کرده است و چون در آن وقت متخصصین نمی‌دانستند که

۱- Amrit ۲- Sardinia ۳- Carthage ۴- جزیره محرق را هنوز گاهی
اعراب آزاد می‌نامند. ۵- Dr. D. G. Hogarth ۶- Layard

سایر اقوام قدیمی هم از این قبیل اشیاء می ساخته‌اند لهذا آنها را به فینیقی‌ها نسبت داده‌اند. اما امروزه ما اطلاع کافی داریم که اشیاء مزبور به دست اهالی شمال شامات و یا بوسیله خود آشوریها ساخته شده است و بخصوص اکثر آثار و مدارك موجوده فینیقی بودن آنها را مردود می‌داند.

بنا بر ملاحظات فوق بطور قطع معلوم نیست که محل اقامت فینیقی‌ها در نواحی خلیج فارس و توسعه تجارت آنها تا چه حدود بوده است ولی این نکته مسلم است که از ازمینه خیلی قدیم مراکز تجارتی مهمی در چندین نقطه سواحل عربستان وجود داشته و بنابراین می‌توان گفت که از چهار هزار سال قبل از میلاد تجارت بحری بین اقوام ساکن خلیج بدون انقطاع رواج داشته است.

تجارت بابلیها در خلیج فارس: اسناد و مدارك مختلفی در دست هست که بابلی‌ها دارای قوای بحری بوده و در عین حال در دریا و هم در رودخانه کشتی‌رانی می‌کرده‌اند. مؤلفین قدیمی همه بابلی‌ها را مردمی تجملی می‌دانستند به اینجهت مسلم است که برای رفع حوائج خود با سایر ممالك روابط تجارتی داشته‌اند. شك نیست که مقداری از احتیاجات مردم بابل از راه خشکی حمل می‌شده ولی در عین حال امتعه و اجناس دیگری هم مورد احتیاج آنها بوده که حمل آن جز از راه دریا میسر نمی‌گردید. بابل بواسطه موقعیت جغرافیایی خوب خود مهمترین کشور آسیای غربی گردیده و مرکز عمده تجارت بین المللی شرق شده بود است و وقوع آن بین رود «سند» و دریای مدیترانه بالطبع آنرا مرکز خرید و فروش امتعه شرقی ساخته و اهالی مغرب که فوق العاده طالب مصنوعات شرق بوده‌اند برای سوداگری بدانجا ایاب و ذهاب می‌کرده‌اند. بعلاوه بابل در نزدیکی خلیج فارس و کنار دو رودخانه معظم دجله و فرات واقع شده و باینجهت مرکز ارتباطی سه دریای هند و بحر اسود و خلیج فارس بشمار می‌رفته است.

در دوره بابل جدید سلاطین آنجا توجه خاصی به مسئله حمل و نقل در خلیج داشته‌اند چنانکه بخت‌النصر دوم (۶۰۴-۵۶۱ ق. م) بندری در کنار مرداب ساخته و شهر «ترتون»^۱ را نیز در مغرب فرات بنا نمود و یکی از مقاصد عمده وی از ساختمان شهر مذکور این بود که کشور خود را از حمله و تهاجم اعراب محفوظ نگاهدارد. «ون سنت»^۲ می‌گوید بخت‌النصر شهر «تیر» را برای آن خراب کرد که تجارت هندوستان را تا خلیج فارس و بابل توسعه داده دامنه آن را از کشور خود بدمشق و شامات برساند. مطابق اسنادی که در دست هست «بخت‌النصر» در نزدیکی بابل دو کانال بزرگ حفر کرد و سدی در مقابل آب دجله ساخت و شهر «تردون»^۳ را به مقصد جلوگیری از حمله اعراب بنا نمود و شهر مذکور یکی از مراکز عمده تجارتی شده و تا زمان «نیارکوس»^۴ بزرگترین بازار خرید و فروش امتعه عربستان و هندوستان بشمار می‌رفت.

در کتاب یوشع (از اسفار تورا) جمله‌ایست که نشان می‌دهد بابلی‌ها در دوره شوکت و اعتبار خود (یعنی در حوالی قرن هفتم قبل از میلاد) قوای بحری بزرگی داشتند. می‌نویسد: «خداوند نجات دهنده شما و خدای مقدس اسرائیل چنین می‌گوید: بخاطر شما بیابان فرستادم تا همه آنها حتی اهالی کلد را در کشتی‌های خودشان که بدانها مباحی بودند باسارت بیاورند.» این جمله بخوبی نشان می‌دهد که اهالی بابل همانقدر که بیرج و باروها و شهرهای محکم خود مغرور بوده‌اند همانقدر هم بکشتی‌های خویش می‌نازیدند.

اما نویسندگان یونانی صریح‌تر و روشن‌تر باین موضوع اشاره نموده‌اند.

۱- تردون یا دیریدوتیس Diridotis یکی از شهرهای بابل است که مرکز تجارت بحری محصولات عربستان از قبیل کندر و امثال آن بوده است. (بنا بگفته ماک کریندل Mc Crindle) در اصل کتاب Teredon می‌نویسد؛ ۲- Vincent ۳- Teredon ۴- Niarchus

«ایسکیلوس»^۱ در تأثر خود موسوم به «ایرانیان» در موقع نامبردن اقوامی که جزو ارتش شاهنشاه ایران بوده‌اند می‌گوید «مملکت بابل هم که طلای فراوان دارد عده کثیری از مردان جنگی خود را فرستاده بود. رزم‌آوران مذکور که بر ناوگان خود سوار بودند به مهارت خود در تیراندازی می‌بالیدند». سایر نویسندگان هم در کتاب‌های مختلف خود به مسائل گوناگون پرداخته و با اینکه با یکدیگر در پاره‌ای موارد اختلافاتی دارند ولی در اینکه بابل امتعه جنوب (یعنی محصولات عربستان و هندوستان) را از طریق خلیج فارس وارد می‌کرده است اتفاق دارند و این مصنفین برای تعیین دوران این تجارت متوسل به حدس شده‌اند تا بتوانند از آن پرده بردارند.

بین گفته نویسندگانی که در اطراف گرا^۲ و تیلوس^۳ قلمفرسائی کرده‌اند به نوشته‌های «استرابو»^۴ می‌پردازیم. به عقیده این نویسنده گرا یکی از نقاط مسکونی کده‌ئی‌ها بود که رابطه تجاری بین بابل را تأمین می‌کرد و تجارت در آن رونقی بسزا داشت^۵ آگاتاسید^۶ با کمال صراحت می‌گوید که سکنه گرا غنی‌ترین ملل روی زمین بودند و ثروتشان مدیون رفت و آمد به عربستان و تجارت با هند می‌باشد و برای حمل مال التجاره خود به غرب از کاروان و به بابل از ناوگان استفاده می‌کردند. امتعه پرفایده‌ای که از گرا به بابل برده می‌شد کندر و بخور و امثال آن وادویه بود که مصرف بسیار زیادی داشت^۷ یکی از مال التجاره‌هایی که راه خود را در این سرزمین باز نمود پنبه بود و اگر پایه گفته تئوфраستوس^۸ را بر

۱- Aeschylus ۲- Gerra ۳- Tylos ۴- Strabo ۵- گاهی بین

کده و بابل فرق گذاشته می‌شود. بابل قسمت شمالی سرزمین و کده ناحیه جنوبی آن بوده است. معمولاً اصلح است آنها را باهم و به یک نام بخوانیم (عقیده هیرین Heeren).

۶- Agatharchides ۷- بنا به گفته هرودوت مردم کده تنها در معبد بلوس هزارتالان

کندر و بخور مصرف می‌کردند. ۸- Theophrastus

مبنای محکمی استوار بدانیم در تایلوس^۱ پنبه کاری وسیعی از درخت پنبه بود (احتمالاً درخت پنبه) که قسمت اعظم خرید را می پوشانید و بنابه گفته پلینی^۲ تایلوس صغیر^۳ یا آرادوس^۴ در کشت پنبه معروفیت بیشتری داشت. بعلاوه موقعی که ثئوфраستوس به بحث در اطراف تایلوس می پردازد می گوید: «در این جزیره الواریست که در مقابل حیوانات نیروی مقاومت زیادی داشته و به کار کشتی سازی می آید و بیش از دویست سال در آب مانده فاسد نمی شود ولی در خارج آب به مراتب زودتر از بین می رود». بابل که از نظر الوار در مضیقه بود و جز چوب نخل و بید مجنون درختی نداشت و این دو درخت نیز به هیچ وجه به کار کشتی سازی نمی آمد چون منبع دیگری برای تحصیل الوار مورد نیاز نداشت با دست یافتن به این چوب مهمترین مانع دریانوردی را از سر راه برمی داشت. بلا تردید این الوار چیزی جز درخت تیک^۵ هندی نبود که از آن کشور به تیلوس برده بودند. معلوم نیست که کشتی رانی خلیج تا چه اندازه در تحت تسلط خود بابلی ها بوده است ولی این نکته مسلم است که پس از ظهور امپراطوری ایران دیگر قوم مزبور دستی در تجارت بحری خلیج نداشت و ملاحان عرب جانشین ایشان شدند. احتمال هم می رود که در تمام ادوار، بحرپیمائی خلیج اساساً در دست اعراب بوده و فینیقی ها و بابلی ها به منزله دلال و واسطه ای بوده اند که محمولات آنها را خرید و فروش می کرده اند.

ایرانیها و خلیج فارس: در زمان سلطنت هخامنشی ها در ایران (قرن ششم تا چهارم ق. م.) به کشتی رانی خلیج فارس سکنه عمده وارد آمد و علت اصلی آن این بود که سوداگران «تیر»^۶ از زمان بخت النصر بازار بابل را ترک گفته و متوجه

۱ - Tylos ۲ - Pliny ۳ - Little Tylos ۴ - Aradus ۵ - Teak
درختی است که از تنه آن برای کشتی سازی استفاده کرده و از برگ آن رنگ قرمز می گیرند.
۶ - Tyre

بحر احمر گردیدند. بعلاوه ایرانیان می‌ترسیدند ایالات سرحدی آنها مورد حمله و تهاجم کشتی‌های اقوام بیگانه قرار گیرد و این بیم و اندیشه نیز کاملاً مورد داشت زیرا بابل و شوش هر دو در ساحل دو رودخانه بزرگ و قابل کشتی‌رانی یعنی فرات و «دز» (که از متفرعات کارون است) واقع و به این جهت با کمال سهولت ممکن بود به قلب کشورشان راه یافت. برای انجام این مقصود قوای بحری بمفهوم امروزی هم لازم نبود و دزدان دریائی که همیشه در خلیج فارس فراوان بودند با کشتی‌های خود می‌توانستند شهرهای عمده را مورد نهب و غارت قرار دهند.

ایرانیها برای جلوگیری از اینگونه تهاجمات مصمم گردیدند که سدی در مدخل کارون بسته و راه عبور و مرور کشتی‌ها را بر روی آن مسدود سازند و چنانکه «استرابو»^۱ می‌نویسد ایرانیان بهمین منظور در نقاط مختلف رودخانه سدهای سنگی بسته و آبشارها یا شلاله‌هایی ایجاد کردند. سدهای مذکور تا زمان اسکندر باقی بود و وی چون به اهمیت تجارت دریا و ارتباطات بحری بخوبی واقف بود مصمم گردید که پس از مراجعت از هندوستان سدها را بشکند لیکن اجل مهلتش نداد و قبل از اجرای این منظور در گذشت. این سدها در غالب موارد فقط به منظور آبیاری ساخته می‌شده است چنانکه اکنون هم نظیر آن در فرات سفلی احداث می‌گردد چنین سدهائی در کارون سفلی تا اواخر قرن هیجدهم باقی بود ولی همیشه در کنار آنها معبرهای تنگی برای عبور کشتی‌های کوچک باز می‌گذاشته‌اند.^۲ با وجود اینها هرگز از جانب دریا خطری متوجه ایرانیان نگردید و با آنکه تجارت بحری بابلی‌ها در دوره تسلط ایرانی‌ها تقلیل یافت

۱- Strabo ۲- یکی از این معابر در حال حاضر نیز وجود دارد. در جزیره دها Dha که مقابل مارد واقع است سدی ساخته شد تا کارون را در بستر اولیه اش جاری سازند و بدین ترتیب معبر قبان به خور موسی به وجود آمد.

معذلك هیچوقت بکلی قطع نشد و در زمان فتوحات اسکندر کبیر یعنی در قسمت
اخیر قرن چهارم قبل از میلاد دوباره تجدید گردید و موقتاً رونقی یافت .
از آن دوره به بعد شواهد و دلایل قطعی در دست است که ارتباط بحری بین
بنادر خلیج فارس و هندوستان و مشرق دائر بوده است لیکن در عهد قدرت رومیان
و تسلط آنها بر دریاهای شرقی راه ارتباط بین شرق و غرب منحصر به بحر احمر
شده و این حال تا موقع سقوط امپراطوری روم یعنی اوایل قرن ششم میلادی
باقی بود .

نویسندگان قدیم

دنباله مطالعات ما در اطراف وقایع و حوادثی که در خلیج فارس روی داده است به قرن چهارم قبل از میلاد و زمان اسکندر کبیر که در نظر داشت ارتباط بحری وسیعی مابین بابل پایتخت ممالك شرقی خود و هندوستان برقرار نماید می انجامد. با آنکه داریوش اول یکنفر یونانی موسوم به «اسکیلاکس»^۱ اهل کاریاندا^۲ را مأمور کشتی رانی و سیاحت در خلیج فارس نموده بود معذالك از قرار معلوم مسئله بحرپیمائی و ارتباط دریائی بین خلیج و هندوستان در دوره تسلط ایرانیان به دست غفلت و نسیان سپرده شد. «هرودوت» می گوید داریوش چون می خواست مصب رود سند را پیدا کند چند نفر را که طرف اعتماد و وثوق او بود با چند فروند کشتی مأمور این کار ساخت و اشخاص مذکور از کاسپاتیروس^۳ واقعه در قسمت علیای سند به سمت مشرق حرکت نموده و تا نزدیک دریا آمدند و پس از آن خط سیر خود را تغییر داده در وسط دریا به طرف مغرب رفتند تا در ماه سیزدهم مسافرت خود بدهانه خلیج عربستان (یعنی بحر احمر) رسیدند. «هرودت» در اینجا

Caspatyrus — ۳

Caryanda — ۲

Scylax — ۱

بطور مبهم اشاره می‌کند که پس از این مسافرت اکتشافی داریوش اهالی هندوستان را مطیع خود ساخته و از این دریا استفاده نمود.

اطلاعاتی که ما راجع به اوضاع و احوال نقاط مختلفه نواحی خلیج در قرون قبل از میلاد و بعد از آن در دست داریم همه را مدیون نویسندگان یونانی و رومی مخصوصاً نویسندگان یونانی می‌باشیم. نویسندگان این دوره به استثنای «آریان»^۱ کمتر مطالب قطعی و روشنی راجع به موضوع به دست می‌دهند و با آنکه «آریان» کتاب خود را در قرن دوم نوشته معذک روایات او از حیث زمان بر کلیه مصنفین قدیم اولویت دارد زیرا او عین یادداشت‌های مسافرت «نیارکوس»^۲ امیر البحر اسکندر را که مربوط به قرن چهارم قبل از میلاد می‌باشد در کتاب خود راجع به هندوستان ضبط کرده است. قسمت‌هایی را که آریان از سفرنامه مذکور نقل نموده است به قدری جامع و کامل است که از لحاظ تحقیقات جغرافیائی هیچگونه اختلافی با اصل آن ندارد.

مسافرت «نیارکوس»: اسکندر چون فتوحات خود را در مشرق کامل کرد ماده مراجعت شد (۳۲۶ ق. م.) و در «هی داسپس»^۳ (جلوم حالیه)^۴ بحریه‌ای عبارت از ۱۸۰۰ کشتی جنگی و جهازات ساحلی فراهم آورده وعده‌ای از لشکریان خود را که اطلاعی از فن کشتی‌رانی داشتند به خدمت آن گمارد.

قسمت اعظم تجهیزات محاصره به ناوگان نیارکوس انتقال یافت که در تسخیر سواحل بلوچستان نتیجه فوق‌العاده داد زیرا به کار بردن این وسائل از کشتی آن هم در عهد یونانیان خالی از اهمیت نیست.

وقتی کشتی‌های مذکور آماده و مجهز شد بتأنی از «هی داسپس» و «اکسین» و «سند» بطرف پائین آمده و پس از ده ماه به «کیلوتا»^۵ واقع در یکی از شعب

۱ - Arrian ۲ - Nearchus ۳ - Hydaspes ۴ - Jhelum ۵ - Killouta

غربی سند که فاصله زیادی با دریا ندارد رسید. در تمام عرض راه اسکندر باقشون خود پابه پای کشتی ها حرکت می کرد و آنها را حراست و محافظت می نمود. عاقبت اسکندر عازم مراجعت به ایران گردید و به نیارکوس^۱ دستور داد که پس از قطع شدن بادهای موسمی بدون درنگ مسافرت دریائی خود را شروع نماید. ابتدا اسکندر قصد داشت که حتی المقدور از کنار ساحل حرکت نماید و به کشتی ها نزدیک باشد تا بتواند در مواقع معین لوازم و آذوقه به آنها برساند ولی چون اجرای این نقشه میسر نبود ناگزیر راه دیگری را در خشکی پیش گرفته و از خاک مکران^۲ کنونی به قصد شوش حرکت کرد «استرابون» تفصیل مراجعت اسکندر را این طور شرح می دهد:

« وقت مراجعت از هندوستان عمداً به تابستان موکول شد زیرا در این فصل در ناحیه «گدروزیا»^۳ (مکران) بارندگی زیاد می شود و رودخانه ها و قنوات پر از آب است در صورتی که در زمستان آب آنها قطع می شود. بارندگی بیشتر در صفحات شمالی نزدیک کوهها می شود و همین که رودخانه ها طغیان کردند دشتهای مجاور دریا آبیاری شده و چاهها پر از آب می گردد. اسکندر پیشاپیش خود عده ای را به بیابانهای سرراه می فرستاد تا چاههای آب کنده و محل مناسبی برای اردوگاه او و ناوگانش مهیا سازند.

در موقع عزیمت اسکندر قوای خود را به سه قسمت تقسیم نمود و یک قسمت را با خود از راه «گدروزیا» آورد و در حین حرکت هیچوقت بیش از ۵۰۰

۱- Nearchus ۲- به جلد چهارم کتاب هوگارت Hogarth مراجعه شود.

۳- بنا به گفته استرابو Strabo مکران سرزمینی است که بیش از سایر نقاط آسیا ولی کمتر از هندوستان در معرض تابستان و آفتاب سوزان است. چون به استثناء تابستانی آب و میوه ای در آن وجود ندارد دست کمی از استان ایختیوفاجی Ikhtyophagi ندارد. در این سرزمین بخصوص آن قدر Nard و Wyrh به دست می آید که سربازان اسکندر برای پوشش چادرها و بسترهای خود از آن استفاده می کردند. ۴- Gedrosia

استاد یا در حدود يك كيلو متر از دریا دور نمی شد زیرا می خواست ساحل را برای حرکت کشتی ها در تصرف خود داشته باشد . و به علت ناهمواری سواحل کمتر به ساحل می چسبید قسمت دیگر قشون را بسرکردگی «کراتروس»^۱ به داخله کشور فرستاد تا پس از تسخیر و تصرف «آریانای» به ارتش خود او ملحق شود . قسمت سوم را که عبارت از قوای بحری بود بسرکردگی نیارکوس و برنا خدایش «اونسی کریتوس»^۲ وا گذاشت و به ایشان دستور داد که در خطی موازی با خط سیر خود او در خشکی حرکت کرده و از پی او بروند .

لئوناتوس^۳ در کروکالا بطور یقین به دستور اسکندر شروع به جمع آوری ذرت و بار کردن در کشتی ها نمود تا ذخیره غذائی را تا مدت ده روز تأمین نماید . و چون بر اثر تغییر هوا لطماتی به کشتی ها وارد آمده بود در آنجا ناوگان تعمیر شد بعلاوه سربازانی که از سفر دریا ناراحت شده بودند به خشکی منتقل گردیدند . لئوناتوس هنگامی که در مصبرود سیلابی «تومروس»^۴ یا «هینگل»^۵ لنگر انداخت و می خواست قدم به خشکی گذارد با مخالفت اوریتائیهای ساکن ساحل که در کلبه های بی منفذ زیست می کردند مواجه گردید . نئارکوس از آنان که بی بهره از شجاعت نبودند سخن می گوید که چسان برای مقابله با بیگانگانی که خیال قدم گذاشتن به ساحل را داشتند آماده و مهیا بودند . بطوری که می نویسد نیزه های دومتري آنها پیکان آهنی نداشت ولی نوك آن در آتش تیز شده بود . اما وحشی های کاملاً عریان که از سلاح خیره کننده و سرعت پیاده شدن و ضربات تیرها و سایر سلاح های مهاجمین به وحشت افتاده و وسیله برای محافظت خود نداشتند جملگی دست به فرار گذاشتند . بدن چند نفری که به اسارت درآمدند از موهای بلند

Tomeros — ۴

Leonatos — ۳

Onesicritus — ۲

Craterus — ۱

Hingol — ۵

پوشیده شده بود و ناخن بلندشان مانند ناخن حیوانات درنده برای دریدن ماهی یا پاره کردن چوبه‌های نسبتاً نرم به کار می‌رفت. برای بریدن اجسام سخت از سنگهای تراشیده استفاده می‌کردند و از وسایل آهنی پیش آنها خبری نبود. برای پوشش پوست حیوانات وحشی یا ماهی‌های دراز را به کار می‌بردند. « در جائی به نام مالانا^۱ (شاید رأس مالین^۲ باشد) ناوگان سواحل قوم اوریتائی^۳ را ترك نمود و متوجه سواحل باز و خالی از سکنه گذروزی^۴ گردید و در این منطقه بود که اسکندر با مشکلات زیادی قوای خود را هدایت نمود زیرا در این ناحیه پهناور جنبنده‌ای سکونت نداشت و از این حیث نفرات او در زحمت بودند ولی در ساحل دریا قومی به نام «ایختیوفاجی»^۵ سکونت داشتند. پس از عبور از «باقی سرا»^۶ (اورمارا یا خلیج هورمارا^۷) و محل‌های دیگری به جزیره «کاربین»^۸ رسیدند. در اینجا موردپذیرائی دوستانه ده نشینانی قرار گرفتند که به آنها گوسفند و ماهی عرضه داشتند. چون در آن نواحی علفی وجود نداشت گوسفندان با ماهی تغذیه می‌کردند و بدین جهت گوشت آنها مانند گوشت ماهی خوارهای دریائی طعم و مزه ماهی می‌داد.

پس از لنگراندازی در «کیسا»^۹ به شهر «موزارنا»^{۱۰} که در کنار ساحل بودند رسیدند و از آنجا برای راهنمایی مردی به نام «هیدراکس»^{۱۱} اهل «گذروزی» را همراه برداشتند تا آنها را تا کارمانیا^{۱۲} کرمان در دریا هدایت کند. آسایش و رفاهی که نصیب «نئارکوس» در بحر پیمائی ساحلی بر اثر همراه برداشتن يك ملوان صلاحیتدار شد نشان می‌دهد که دریا نوردی در سواحل ایران و همچنین سواحل

Malana — ۱	Ras Malin — ۲	Oreitai — ۳	Gedrosia — ۴
Ikhtyophaghi — ۵	Bagisara — ۶	Ormara or Hormara — ۷	Karbine — ۸
Kissa — ۹	Mosarna — ۱۰	Hydrakes — ۱۱	Karmania — ۱۲

عربستان روبه توسعه نهاده بود. در «بارنا»^۱ تعداد زیادی نخل خرما و باغی دیدند که در آن اشجار مورد و گلهای زیادی وجود داشت که مردان آن سرزمین از الیاف آن شب کلاهی برای پوشاندن موهای خود می‌بافتند و برای اولین بار به باغات دستی و طوایفی که با وحشی‌ها تمایزی داشتند برخورد نمودند. (سایر سومریهائی بودند که از شمال به آن سرزمین آمده بودند). در «کوفاس»^۲ وارد بندری شدند که آب شیرین و گوارائی داشت و ماهیگیرها قایق‌هایی داشتند که پاروهای آن به بدنه قلاب نشده بود بلکه پاروهای کوچکی بود که در پهلوی قایق مثل بینی در آب فرو می‌بردند^۳ پس از عبور از «کای‌زیا»^۴ به قریه کوچکی که در کنار خلیج قطر^۵ واقع شده و از نظر کشت ذرت و انبوه غلات موقعیتی بس ممتاز داشت رسیدند و چون از نظر تدارکات در مضیقه بودند برای گرفتن آذوقه از سکنه دست به تظاهرات خصمانه زدند. آذوقه اهالی عبارت بود از ماهی سرخ شده با قدری گندم و جو ولی برای رئیس قبیله غذائی از ماهی باکمی نان تهیه می‌کردند. «نیارکوس» مدت یکماه در «کیلوتا»^۶ توقف نمود و پس از آن در موقعی که بادهای موسمی قطع گردید آهسته از مصب رودخانه وارد دریاشد و بجزیره‌ای موسوم به «کروکالا»^۷ رسید. وقتی از «کروکالا» حرکت کردند در سمت راست آنها رشته جبالی بود موسوم به «ایروس»^۸ و در سمت چپشان جزیره پهنی بود که سطح آن با سطح دریا برابر و یکسان بنظر می‌آمد.... پس از آن به بندر بزرگ و محفوظی رسیدند که بواسطه خوبی و وسعت آن «نیارکوس» نام آنرا «بندر

۱- Barna ۲- Kophas ۳- بنا به گفته کمپ‌تورن (Kempthorne) که مورد تأیید دوتونوت (De Thevenot) نیز می‌باشد امروز نیز عشایر از همین نوع قایق‌ها استفاده می‌نمایند و آن عبارتست از تعدادی الوار محذب که به یکدیگر میخ شده یا باطنابی که از الیاف نخل می‌سازند و آنرا کائیر Kair (یا کوئیر Coir) می‌گویند به هم محکم گردیده است و روی آن را از طبقه قیر یا نوعی صمغ می‌پوشانند.

۴- Kyzia ۵- Gwatar Bay ۶- Killouta ۷- Krokola ۸- Eiros

اسکندر^۱ نهاد در نزدیکی این بندرگاه جزیره‌ای بود که دو «استاد» تا مدخل آن فاصله داشت^۲.

کشتی‌ها در اوایل ماه نوامبر (۳۲۶ ق. م.) از این بندر حرکت کردند و پس از گذشتن از مصب رودخانه «ارابیس»^۳ یا پورالی^۴ که آخرین سرحد هندی‌نشین است در امتداد سواحل مکران امروزی که سکنه آن را اوریتایی^۵ می‌نامیدند به سمت مغرب پیش راندند.

«نیارکوس» در ضمن این مسافرت اغلب نواحی خلیج فارس را سیاحت نموده و بالاخره در ۲۴ فوریه ۳۲۵ ق. م. بقصد پیوستن بموکب اسکندر کشتی‌ها را در رودخانه‌ای در اهواز لنگر انداخت و در آنجا قشون بری و بحری اسکندر بهم ملحق شدند. تمام مسافرت «نیارکوس» ۱۴۶ روز بطول انجامید.

شك نیست که اسکندر نقشه‌های دیگری برای مسافرت‌های اکتشافی داشته و از آنجمله بوده است کشتی‌رانی در اطراف عربستان از خلیج فارس تا بحر احمر. «نیارکوس» چون مسافرت اولی خود را بکامیابی و مطابق دلخواه انجام داده بود اسکندر به پیشرفت سایر نقشه‌های خود نیز امیدواری داشت و دستور داد عده زیادی کشتی ساخته و آنها را در بابل حاضر کنند. مقارن همان اوقات چند هیئت اکتشافی دیگر برای سیاحت سواحل غربی خلیج فارس از جانب اسکندر اعزام گردید. یکی از این هیئت‌ها بسرکردگی «ارکیاس» تا حوالی «تیلوس» پیشرفت کرد. سیاح دویمی موسوم به «اندروستن» از آن نقطه هم جلوتر رفت و سیاح

۱- از این توصیفات که «آریان» کرده است معلوم می‌شود بندرگاه مزبور همان بندر کراچی امروزی است. ۲- Arabis ۳- Purali ۴- Oriental ۵- ذکر کلیه نقاطی که ناوگان در آنجا لنگر انداخت از موضوع بحث این کتاب خارج است فقط کافی است اشاره کنیم که اکثر ایستگاهها و مسافتی که «نئارکوس» به آن اشاره می‌کند خالی از واقع نبوده گرچه پاره‌ای مسافت را بیش از واقع تخمین زده است.

سومی که اسمش «هیرون» و از اهالی «سولی» بود از هر دو آنها دورتر رفت ولی معلوم نیست بشبه جزیره «ماکتا» رسیده باشد.

خبرهائی که ملاحان مذکور از مسافرتهاى خود مى آورده اند ظاهراً هیچ کدام رضایت بخش نبوده است ولی باوجود این «نیارکوس» مأموریت یافته بود که اطراف شبه جزیره عربستان را سیاحت کند. «نیارکوس» مقدمات سفر خود را فراهم آورده و عازم حرکت بود که اسکندر در سنه ۳۲۳ ق. م. وفات یافت. تا اینجا ما اوضاع خلیج فارس را در عرض مدت سیصد سال قبل از مبدأ میلاد بنا بر روایت «آریان» تشریح کردیم حال لازم است مراجعه اجمالی هم بسایر نویسندگان قدیم کرده و ببینیم راجع باوضاع ناحیه مذکور در قرون بعد چه اطلاعاتی می توانیم از آنها بدست آوریم. به ترتیب تاریخی قبل از همه مصنفین مذکور «مگاستن» است که در زمان «سلوکوس نیکاتور» (۲۸۱-۳۱۲ ق. م) میزیسته و متأسفانه کلیه نوشته های او از بین رفته است و فقط قطعاتی از وی بنقل «آریان» و «استرابون» در دست می باشد. تألیفات این شخص همه راجع به هندوستان بوده و چون خود او به عنوان سفارت به دربار سلاطین هند رفته بوده است از اینجهت اطلاعات وی در خصوص آن مملکت در درجه اول اهمیت می باشد. اول کسی که مطالبی در خصوص «سیلان» نوشته همین «مگاستن» است که می گوید در جزیره مزبور طلا و مروارید فراوان یافت می شود و چون او این اطلاعات را از تجاریکه بدانجا آمد و رفت می کرده اند بدست آورده است از اینرو می توان استنباط نمود که تجارت بحری بین خلیج فارس و شرق اقصی از ازمینه قدیم موجود بوده است.

اطلاعات کاملی را که ما امروز راجع بعربستان داریم همه را مدیون «آراتوستن» (۲۷۶-۱۹۴ ق. م) جغرافی دان اسکندریه می باشیم و باید دانست

که «استرابون» هم سیصد سال بعد کلیه اطلاعات خود را راجع به عربستان و خلیج فارس از او مأخوذ داشته است. «استرابون» از قول «اراتوستن» می نویسد:

«می گویند دهانه خلیج فارس بقدری تنگ است که از دماغه «کرمانیا» می توان دماغه مکه واقع در عربستان را بچشم دید. ساحل سمت راست دهانه خلیج بشکل دایره است و ابتدا قدری از جانب «کرمانیا» بسمت مشرق متمایل شده بعد بطرف شمال می رود و بالاخره از سمت مغرب تا «تردون» و مصب شط فرات می رسد. مجموع مساحت آن ده هزار «استاد» است و سواحل «کرمانیا» و ایران و شوش و قسمتی از بابل جزو آن می باشد.»

همچنین اطلاعات «استرابون» راجع بسیاحتی که بامر اسکندر در عربستان بعمل آمده، و توصیفاتی که از «گرا» و جزایر «تیلوس» و «ارادوس» نموده است همه را از «اراتوستن» کسب و اقتباس کرده است. «اراتوستن» نیز بنوبه خویش این اطلاعات را از «نیارکوس» و «اورتاگوراس» کسب کرده است که:

«جزیره هرمز (اوگیریس قدیم) در سمت جنوب در وسط دریا قرار گرفته و تا کرمانیا دوهزار «استاد» فاصله دارد. مقبره «ارتیراس» بشکل تل بزرگی در این جزیره است و روی آن نخلهای صحرایی سبز شده است. «ارتیراس» پادشاه این مملکت بوده و دریا بنام او موسوم شده است.»

اگر نقل قول «استرابون» صحیح باشد «اراتوستن» اظهارات عجیبی راجع بخلیج فارس کرده و می گوید:

«در سرتاسر دریا درخت هائی شبیه بدرخت قار و زیتون در اعماق آب میروید که موقع جزرو مد بخوبی نمایان می شوند. این نکته مخصوصاً قابل توجه ودقت است که در اراضی ساحلی آنجا بهیچوجه درختی نمی روید. شاید درختهای مذکور همان نباتات باطلاقی باشد که در نزدیکی «قشم» فراوان است و شاید هم

بوته‌های مرجان باشد .

«اراتوستن» اولین کسی است که بوجود نفت و سایر مواد مربوطه بآن در نواحی خلیج اشاره می‌کند و می‌گوید :

«قیر در بابل بطور وفور یافت می‌شود و قیر مایع که به نفت موسوم است در شوش وجود داشته و دارای خاصیت عجیبی است باین معنی که وقتی آنرا نزدیک آتش قرار دهند محترق می‌شود و اگر جسمی را بآ آن اندوده و آتش بزنند با شعله شدیدی می‌سوزد و جز بوسیله ریختن مقداری آب بر روی آن ممکن نیست آنرا خاموش نمود» .

«پوزیدونیوس» (۱۳۵-۵۱ ق.م) نیز چنانکه «استرابون» از قول او نقل کرده است می‌گوید :

«در بابل چشمه‌های نفتی وجود دارد که از بعضی آنها نفت سفید و از بعضی دیگر نفت سیاه بیرون می‌آید. نفت سفید گوگرد مایع است و زود آتش می‌گیرد، نفت سیاه نیز قیر مایع است و آنرا بجای روغن در چراغ استعمال می‌کنند» .
«پلی‌نی» نیز اشاره بوجود نفت در نواحی خلیج فارس کرده و می‌گوید :
«نفت مایع سیالی است مانند قیر مذاب ... قله‌کوه «کوفانتوس» در باختر شبه‌امثل آتش می‌سوزد . همچنین در مدی و سرحدات ایران و در شوش و «برج سفید» نقاطی یافت می‌شود که شبها مشتعل هستند و یکی از آنها که از سایرین بزرگتر است حتی در موقع روز نیز می‌سوزد . در دشت بابل مکانی است که بقدر يك جریب مساحت دارد و دائماً شعله آتش از آن بر می‌خیزد» .

«پولی بیوس» پنجاه سال بعد از «اراتوستن» (۲۰۴-۱۲۲ ق.م) اشاره به شهر «گرا» می‌کند و شهر مذکور در زمان وی هنوز مرکز عمده تجارت عربستان بوده و راه‌هایی از آن به مکه و مدینه و پترا منشعب می‌شده است . «گرا» ارتباط

مستقیم با سایر بنادر خلیج فارس داشته و تجارت وسیعی بین آنجا و شهر سلوسی که اخیراً در ساحل دجله روبروی تیسفون بنا شده بود و دائر بوده است.

«اگاثارخید» که در قرن دوم قبل از میلاد می زیسته راجع به «گرا» می گوید: شهر مذکور مهمترین مرکز تجارتی عربستان است و ساکنین آنجا از حیث تمول و ثروت با «سابی»ها رقابت می کنند.

بین زمان «اگاثارخید» و «استرابون» که مأخذ عمده اطلاعات ماست سه نویسنده دیگر بوده اند که یکی یونانی موسوم به «ارتمیدوروس» (۱۰۰ ق. م) دیگری «پوزیدونیوس» و سومی «جوبا»ی جوان از اهالی روم می باشند. نویسندۀ اولی جز نقل و تسوید نوشته های «اگاثارخید» کار دیگری نکرده است. «پوزیدونیوس» نیز با آنکه «استرابون» غالباً بنوشته های او اشاره می کند اطلاعات تازه و مهمی راجع بنواحی خلیج بدست نمی دهد.

کتاب جغرافیای «استرابون» (۶۳ ق. م) هر چند جامع و کامل است لیکن در خصوص خلیج فارس مطالب بکر و جدیدی ندارد و بطوریکه اشاره کردیم وی غالب اطلاعات خود را از نویسندگان ماقبل خویش اقتباس نموده و بدینوسیله بسیاری از مطالب مفید و گرانبهای ایشان را از معدوم شدن حفظ کرده است. «استرابون» هیچوقت شخصاً به ایران و هندوستان نیامده و اطلاعات خود را راجع باین دو مملکت از «اریستولوبوس» و «نیارکوس» اخذ نموده است. ما خداوراجع به ایران و فارس «هرودوت» و «کزنفون» و «اراتوسطنس»: راجع بآشور و بابل و بین النهرین «هرودوت» و «اراتوسطنس» و «پوزیدونیوس»: راجع به شامات و فینیقیه و خلیج فارس و عربستان نویسندگان مذکور و همچنین «ارتمیدوروس» معاصر اگاثارخید: راجع به عربستان و دریای هند و بحر احمر «اگاثارخید» و ایلئوس-گالوس» و «ارتمیدوروس» بوده اند.

از فحوای کلام «استرابون» راجع بر یختن آب دجله و فرات بخلیج فارس بخوبی مستفاد می شود که در زمان او این دو رودخانه هر کدام مصب جداگانه ای داشته اند. در یکجا می گوید «از ابتدای مصب دجله تا حوالی «اوپیس» و «سلوسی» قابل کشتی رانی است و «اوپیس» مرکز تجارتی نواحی اطراف بشمار می رود. در شط فرات نیز تا نزدیکی بابل بمسافت سه هزار استاد می توان کشتی رانی نمود.» «استرابون» عین عبارات «ارتمیدوروس» را راجع بثروت و تمول «سابی ها» و «گاریها» نقل نموده و می گوید :

«طوائف «سابی» و گاری بوسیله تجارت عطریات از تمام اقوام آن حدود ممتولتر شده اند و دارای مقدار هنگفتی اسباب و اثاثیه طلا و نقره از قبیل ارابه و سه پایه و ظروف مختلف هستند. بعلاوه خانه های ایشان در نهایت تجمل و آراستگی است زیرا درها و دیوارها و سقفهای منازل خویش را با عاج و طلا و نقره و جواهرات زینت و آرایش می دهند».

راجع بروابط بحری با «تاپروبان» استرابون مطلب جدیدی بر اطلاعات «اراتوسطنس» نیفزوده است.

از آن بیعد تا موقعی که بعهد «پلی نی» می رسیم بر اطلاعات و معلومات ما راجع بنواحی خلیج فارس چیز مهمی اضافه نمی شود. قسمت جغرافیای «تاریخ طبیعی» تألیف «پلی نی» از سایر قسمتهای آن کتاب بی اهمیت تر است و بهیچوجه بیای تألیفات «اراتوسطنس» و «استرابون» نمی رسد زیرا جز فهرستی از اسامی شهرها و قبایل و رودخانه ها و غیره مطلب مهم دیگری ندارد.

شرحی که «پلی نی» راجع بتجارت غرب باهندوستان می نویسد و طرق تجارتی و بنادر عرض راه را توصیف می کند حائز اهمیت مخصوص است و معلوم می شود که در زمان او رابطه مستقیم دریائی مابین شرق و غرب دائر بوده و دیگر

مسافرتهای بحری منحصر بحر کت از کنار سواحل نبوده است بلکه ملاحان کم کم در اثر تجربه و ممارست جرأت و جسارت یافته و کشتی های خود را از وسط دریا می رانده اند. نکته جالب توجه دیگری که در کتاب «پلی نی» بدان اشاره شده است مسئله دزدان دریائی است و این موضوع در تاریخ آئیه خلیج فارس کسب اهمیت فوق العاده کرده است چنانکه بعدها خواهیم دید.

در عهد بطالسه و در زمان اقتدار دولت روم خطوط ارتباطی و تجارتی خلیج فارس تا اندازه ای متروک گردیده و بجای آن خلیج عربستان یا بحر احمر حائز اهمیت شده است. مطابق اطلاعاتی که از «پلی نی» و سایر نویسندگان عهد عتیق در دست است در آن دوره از راه بحر احمر تجارت وسیعی با هندوستان می شده و دوره مزبور مقارن با زمانی است که مصر در تصرف رومیان بوده و مسئله بحر پیمائی بقدری اهمیت یافته بود که دسته های متعدد کشتی دائماً به بنادر هندوستان آمد و رفت می کردند. در عهد ساسانیان بازار خلیج فارس مجدداً قدری رواج و رونق گرفت و بعد از ظهور دولت اسلام در قرن هفتم دوباره خلیج اهمیت و اعتبار سابق خود را کسب کرد و بصورت مرکز ارتباطات تجارتی شرق درآمد.

سفرنامه دریای «اریثران» که در حدود سنه ۸۰ میلادی نوشته شده^۱ راجع بتجارت بحراحمر و سواحل افریقا باهند شرقی و نواحی مجاور آن در دوره های قبل از اسلام اطلاعات جامعی دارد لیکن در باره خلیج فارس حاوی مطالب زیادی نبوده و فقط در آن خصوص بنگارش شرح مختصری اکتفا کرده است که ما از نقطه نظر اهمیت مندرجات آن شرح مذکور را عیناً در اینجا نقل می کنیم:

۱- Periplus of the Erythraen Sea. این سفرنامه را يك نفر ملاح یونانی در حین مسافرت های تجارتی خود به بنادر افریقای شرقی و سواحل غربی هند نوشته است و نام مؤلف و هویت او معلوم نیست.

« همچنانکه از سمت شمال پیش رفته و بمدخل خلیج فارس نزدیک می شوید بیکدسته از جزایر می رسید که به نام «کالیتوس» موسومند و در امتداد ساحل که بمسافت ۲۰۰۰ «استاد» طول دارد قرار گرفته اند. ساکنین ساحل مجاور همه خائن و ظالمند و هیچکدام در روشنائی روز چشمشان درست نمی بینند.

نزدیک جزیره آخری کوهی است موسوم به «کالون» که دهانه خلیج فارس تا پای آن می رسد و در آنجا عده زیادی مغاص مروارید موجود است. در سمت چپ مدخل خلیج رشته جبال عظیم و مرتفعی است موسوم به «آسابوی» و روبروی آن طرف راست کوه مدور و مرتفع دیگری است معروف به «تپه سیمیرامیس». تنگه ای که این دو کوه را از هم جدا می کند ۶۰۰ «استاد» عرض دارد و آبهای خلیج فارس از وسط این تنگه بداخله خشکی می رسد. در رأس خلیج مذکور مرکز تجارتی مهمی وجود دارد موسوم به «اپولوگوس» که در نزدیکی «پازینوس خاراگس» (محمیره کنونی) و رودخانه فرات واقع است.

از دهانه خلیج شش روزه بمرکز تجارتی دیگری می رسند که متعلق به ایرانست و بنام عمان موسوم می باشد. «باروگازا» با هر دو این بنادر ایرانی روابط تجارتی منظم برقرار دارد و کشتی های بزرگ با بار مس و صندل و تیر و الوار و شاخ و آبنوس بدانجا می فرستد. عمان ادویه و عطریات از «کان» وارد کرده و یکقسم کشتی مخصوص که تخته های آن را به هم می دوزند به عربستان صادر می نماید. از «اپولوگوس» و عمان مرواریدهای ارزان قیمت و ارغوان و پارچه های معمولی و شراب و خرما و طلا و غلام به «باروگازا» و عربستان صادر می شود.

پس از خروج از عمان بمملکت «پارسیدی» که حکومتی جداگانه دارد و به خلیج «ترابدوی» می رسند.

مطلب مهم دیگری که در سفر نامه مذکور یافت می شود شرح ابتدای مسافرت های

مستقیم در اقیانوس هند است زیرا سابق بر آن مسافرین فقط از کنار ساحل حرکت می کردند ولی بعد از کشف جهت وزش بادهای موسمی اقیانوس هند دیگر ملاحان جرأت کرده و از وسط دریا می رفتند .

« کنتوس کورتیوس » مورخ رومی که تاریخی راجع به اسکندر کبیر نوشته و زمان قطعی نوشته های او معلوم نیست توصیفی از رودخانه « پازی تیکریس » (کارون) می کند که هر چند موجز و مختصر است ولی صحیح و مقرون به حقیقت می باشد . مورخ مذکور می گوید :

« سرچشمه این رودخانه در کوههای « اوکزیان » است و در طول مسافت هزار « استاد » از میان بیشه ها و جنگل ها گذشته و در مجرای سنگلاخ و سرایشیبی خود به طرف پایین می آید . همین که به دشتهای و اراضی مسطح می رسد آرامتر می شود و کم کم مبدل بیک رودخانه قابل کشتی رانی گردیده و پس از پیمودن ششصد « استاد » در زمین مسطح و هموار وارد خلیج فارس می شود . »

توصیفی هم که این مورخ از سرزمین ایران کرده است همینقدر دقیق و مقرون به صحت است چنانکه می گوید :

« ایران از یک طرف به وسیله رشته جبال معظمی که ۱۶۰۰ « استاد » طول و ۱۱۰ « استاد » عرض دارد مسدود گردیده است . این سلسله جبال که شعبه ای از کوههای قفقاز است تا کنار دریای « اریشران » امتداد می یابد و در نقطه ای که جبال مزبور قطع می شود خلیج بمنزله سد دیگری شروع می گردد . در دامنه این سلسله دشتهای وسیع و حاصلخیز مملکت واقع است که شهرها و قصبات بسیار در آنها مشاهده می شود . رودخانه « اروسیس » در میان این دشتهای با انهار بی شمار دیگر ملحق شده و برودخانه « مدوس » می ریزد . رود مذکور را بوسیله سدها و قنوات متعدد از رفتن به طرف دریا منحرف ساخته و آب آن را در جنوب بمصرف آبیاری

مزارع می‌رسانند بطوری که هیچ رودخانه دیگری تولید اینهمه زراعت و اراضی حاصلخیز نمی‌کند در هیچ نقطه دیگر آسیا آب و هوایی سلامت و اعتدال هوای این نقطه یافت نمی‌شود: از یکطرف قله‌های سرد کوه شدت گرما را برطرف ساخته و هوا را معتدل می‌سازد. از طرف دیگر نسیم دریای مجاور حرارت ملایمی بزمین می‌رساند که آن را منبت و حاصلخیز می‌کند. «

رومی‌ها در حدود سنه ۱۱۶ میلادی به خلیج فارس رسیدند.

«گیبون» می‌گوید: «تراژان بی‌نهایت متمایل بکسب شهرت و معروفیت بود و تمجیداتی که شعرا و مورخین در طول قرون متمادی از اسکندر کرده بودند آتش خطرناکی در فکر او روشن نموده بود. باینجهت امپراطور روم بتقلید اسکندر بر علیه ممالک شرقی قشون کشی نمود لیکن متأسف بود که بواسطه پیری و کبر سن نخواهد توانست اشتهار و معروفیت خود را بپای شهرت پسر فیلیپ برساند. معذلک تراژان در جنگهای خود پیشرفت و فتوحات درخشان نمود. اشکانیان که مدتی پیش دچار انحطاط و ضعف داخلی شده بودند در مقابل او تاب مقاومت نیاورده تسلیم شدند. تراژان فاتحانه وارد دجله گردید و از کوههای ارمنستان بخلیج فارس رفت و افتخار آن را پیدا کرد که سردار منحصر بفرد رومی بشود که در آن دریای دوردست کشتی رانی کرده باشد. کشتی‌های او سواحل عربستان را متصرف گردیدند و تراژان مغرور بود که بزودی به سرحدات هندوستان خواهد رسید . . . لیکن اجل بزودی رشته فتوحات و خودنمایی‌های او را منقطع گردانید». بطليموس منجم و جغرافى‌دان معروف قرن دوم میلادى که آخرین جغرافى نویس بزرگ عهد عتیق است بر اطلاعات و معلومات ما راجع به اوضاع سیاسى و جغرافیائی خلیج فارس در آن تاریخ چیزى نمى‌افزاید. در خصوص نواحى مجاور خلیج و مخصوصاً راجع بساحل عربستان هم جز توضیحات عمومى و ذکر اسامى

قراء و قصبات و طوایف مختلفه که همه آنها امروزه از بین رفته و معدوم شده‌اند مطلب مهم دیگری بدست نمی‌دهد. اما روی هم رفته از نوشته‌های بطليموس و همچنین از سفرنامه سابق‌الذکر این‌طور استنباط می‌شود که ملاحان یونانی دائرة تجارت و مسافرت خود را خیلی از قرون سابق وسیعتر کرده بوده‌اند.

در اینجا تاریخچه اوضاع خلیج فارس به نقل مصنفین قدیمی خاتمه می‌یابد و از زمان بطليموس ببعد حوادث و وقایع آن نواحی در پرده ابهام و تاریکی مستور می‌شود تا آن که در قرون اولیه اسلام مورخین و جغرافیون عرب این پرده را بلند کرده و اوضاع آنجا را مجدداً روشن می‌سازند. بین زمان مصنفین عتیق و دوره ظهور اسلامی جز معدودی از نویسندگان در خصوص خلیج چیزی ننوشته‌اند و مکتوبات آنها هم که غالباً تلخیصی از آثار قدماست حاوی مطالب جدیدی نبوده و چیزی بر معلومات ما نمی‌افزاید. در عرض این مدت فقط جسته جسته حوادثی رخ می‌دهد که قدری از وقایع نواحی خلیج را روشن می‌کند: در سمت ایران در قرن سوم تا قرن ششم میلادی مابین سلاطین ساسانی و امپراطوران روم زد و خورد برپا بوده و در طرف عربستان نیز بواسطه کشف جهات حرکت بادهای موسمی بحر پیمائی اعراب توسعه یافته و پیوسته مشارکت آنها در کشتی رانی خلیج زیادتر شده است.

در زمان سلطنت شاپور دوم (۳۰۹-۳۳۷ میلادی) مکرر اعراب «هاجر» که در آن وقت قطیف و بحرین نیز جزو آن بود بسواحل ایران هجوم آوردند. شاپور شخصاً باقوای بحری کامل در خلیج فارس با مهاجمین زد و خورد کرده آنها را مغلوب و منکوب نمود و این جنگ اولین محاربه دریائی است که پس از قشون کشی‌های «سناخریب» ذکری از آن در تاریخ باقی مانده است.

قرون وسطی

عراق - خوزستان - فارس - کرمان و مکران

برای کسب اطلاعات راجع باوضاع اجتماعی و اقتصادی خلیج در قرون وسطی باید بمرور خین و جغرافیون اسلام مراجعه کرد . مصنفین مزبور از بلاذری و یعقوبی و طبری که همه در قرن نهم میلادی می زیسته اند با ابوالقاسی و صادق اصفهانی که در قرن هفدهم بوده اند يك رشته وقایع و حوادث خلیج را بدون انقطاع ضبط کرده اند . جغرافیای عرب در زمان خلیفه منصور (قرن هشتم و نهم میلادی) شروع شده و در عهد مأمون (قرن ۹-۱۰) به اوج کمال و ترقی رسید زیرا در این دوره کتب جغرافیای بسیاری به سبک و شیوه کتب یونانی تألیف گردید . کمتر ملتی مثل اعراب متمایل بسفرهای طولانی بودند و اساساً علل و موجبات زیادی در کار بوده است که اعراب را وادار بترك مملکت خود و مسافرت بممالك خارجی می کرده است . دیانت اسلام از طرفی هوس مسافرت را در دل پیروان خود پرورش می داد و از طرف دیگر هم وسائل تسهیل سفر و حرکت را برای ایشان فراهم می ساخت . همه ساله جمعیت کثیری از ایران و شام و ممالك

مسلم افریقا بقصد حج و زیارت مرقد پیغمبر بعربستان می رفتند و مسافرین مزبور گذشته از نیت زیارت خانه خدا قصد نفع و استفاده هم داشتند زیرا حجاج در این سفرها فرصت متناسبی به دست آورده و امتعۀ مملکت خود را بسایر ممالک می فروختند. قناعت و اعتدال که از خصائص نژاد عرب است مخارج سفر و مشقات راه را تا اندازه مهمی تقلیل می داد. مهمان نوازی که از صفات جبلی شرقی است کار مسافرین و غربا را تسهیل می کرد و نذورات و صدقات حجاج متمول و عوائد اوقاف به فقرا و مساکین کمک و معاونت می نمود. طبقۀ منورالفکر و تحصیل کرده نیز برای مقاصد مختلف بمسافرت می پرداختند مثلاً طلاب فقه و علوم دینی به قصد استفاضه از محضر علما و مدرسین بزرگ رنج مسافرتهای طولانی را بخود هموار می کردند و یا اشخاص متعصب در مذهب برای زیارت زهاد و روحانیون مقدس ترك وطن و خانه می گفتند و بنواحی بعیده سفر می نمودند. از اینها گذشته میل مطالعۀ عوائد و آداب ملل خارجی مسافرین را بممالک دوردست می کشانید چنانکه عده ای از آنها حتی بچین و هند هم می رفتند ولی باید دانست که انتشار وسیع زبان عربی خیلی بتسهیل کار مسافرین مزبور کمک می کرد.

«کوسماس» ملاح هندی را که در زمان سلطنت «ژوستین» (۵۳۵ میلادی) می زیسته است باید پیشوای مصنفین اسلام محسوب داشت زیرا تاریخچه حوادثی که مابین زمان نویسندگان قدیم و دوره اسلامی در خلیج انفاق افتاده بقلم او نگارش یافته است. «کوسماس» می گوید تجاری که مابین خلیج فارس و چین بتجارت و سوداگری اشتغال داشتند اعراب، ایرانیها و حبشیها بوده اند و جزیرۀ «سیلان» مرکز تلاقی و معاملات ایشان بوده است. عده ایرانیها در جزیرۀ مذکور بقدری زیاد است که کلیسائی شبیه به کلیسای فرقه عیسویان ایران در آنجا دائر شده و يك اسقف و چند کشیش هم از ایران آمده است و برسم و آئین معمولۀ خود

مراسم کلیسا را بجا می آورند . لیکن ساکنین بومی آنجا و سلاطین آئین دیگری غیر از عیسوی دارند .

در زمان «کوسماس» آوازه شهرت و اقتدار رومیان که مدت چند قرن در دریاهای مشرق تسلط و قدرتی پیدا کرده بودند کم کم از میان می رفت . «پروکوپئوس» که کمی بعد از «کوسموس» می زیسته است می گوید : ایرانی ها بر بازارهای تجارت شرق تسلط یافته اند و موضوع ارتباطات و مراودات تجارتی در خلیج مجدداً مانند ایام سابق رونق گرفته است . از گفته های «کوسماس» اینطور استنباط می شود که در آن موقع هنوز ملاحان خلیج در مسافرتهاى خود بشرق اقصی نرسیده و چینی ها هم به خلیج فارس و عربستان راه نیافته بوده اند و از قرار معلوم اعراب و ایرانی ها در نیمه راه به چینی ها برخورد و با ایشان آشنائی حاصل کرده اند . ظاهراً در اواخر قرن دهم تازه باب مراودات بین شرق اقصی و شرق نزدیک افتتاح یافته و کشتی های چینی شروع به تردد بین بنادر ایران و عربستان کرده اند و جهازات ایرانی ها و اعراب خود را بسواحل مملکت آسمانی رسانیده اند . اولین مدرک موجوده که در اینخصوص اشاره ای می کند سفرنامه سلیمان نام تاجر است که ظاهراً در بصره اقامت داشته و چندین سفر به چین رفته است . در آن موقع ارتباط بحری مستقیم بین دولت عرب و چین برقرار بوده و تجارت چینی ها به منتهای درجه وسعت و قوت رسیده بوده است (اواسط قرن نهم) .

بطوری که از سفرنامه مذکور استنباط می گردد در آن ایام عده زیادی از تجار و سوداگران که غالبشان از اهل عراق بوده اند از راه خلیج فارس به چین و هندوستان مسافرت می کرده اند . بندری که تجار مزبور از آنجا حرکت می نموده اند صیرف بوده است و این بندر در آن موقع مهمترین مرکز تجارتی خلیج بشمار می رفته است . سلیمان می گوید :

« طریقهٔ مسافرت و نقاطی که کشتی‌ها در آنجا توقف می‌کنند از قرار ذیل است : کشتی‌های چینی اغلب در صیرف بارگیری می‌کنند و مال‌التجاره‌هایی را هم که از بصره و عمان و سایر نقاط می‌آورند در اینجا بکشتی می‌گذارند زیرا در نقاط دیگر این دریا (یعنی خلیج فارس و بحر احمر) غالباً طوفان و کولاک برپاست . از آنجا کشتی‌ها به محل دیگری می‌روند موسوم به مسقط که در اواخر خاک عمان واقع است و تا صیرف دویست فرسخ فاصله دارد . »

ابوزید صیرفی که سفرنامهٔ سلیمان را تدوین کرده است می‌گوید سکه‌های مسی چینی در صیرف رواج داشته و چهارات صیرف هم ببحر احمر می‌رفته‌اند لیکن از حدود جده خارج نمی‌شده‌اند .

مسعودی که معاصر ابوزید بوده است تقریرات او و سلیمان را تأیید کرده و اطلاعات زیادی راجع به تجارت و محصولات دریا‌های شرقی (یا بقول خودش دریای حبشه) بر معلومات ما می‌افزاید و می‌گوید :

« در این دریا که از حدود چین و هندوستان تا فارس و عمان و بصره و بحرین و یمن و حبشه و حجاز و قلزم و زنگبار و سند امتداد دارد و در جزایر واقع در آبهای آن بقدری اقوام و ملل مختلفه سکونت دارند که عده و اسامی واقعی آنها را خدا می‌داند چیست . . در خیلی از نقاط این دریا صید مروارید می‌کنند و در سواحل آن انواع مرجان و یاقوت و لعل و الماس و فیروزه یافت می‌شود . معدن مس نیز در ساحل مجاور خاک کرمان کشف شده و در عمان هم این فلز یافت می‌گردد . از ممالک مختلفی که سواحل این دریا را تشکیل می‌دهند اقسام عطریات و چوبهای خوشبو و ادویه طبی و امثال آن بخارج حمل می‌شود . »

ملاحان عمان که به قول مسعودی از اعراب قبیله «عضد» بوده‌اند تا جنوب ماداگاسکار پیش رفته‌اند . در آن ایام ساکنین جزیرهٔ مذکور اغلب مسلمان بوده

و تجار صیرفی هم بدانجا آمد و رفت می کرده‌اند .

نکتهٔ جالب توجه اینست که در این مراحل بدوی بحر پیمائی هم برای احداث چراغهای بحری و مراکز راهنمای ملاحان در خلیج فارس اقداماتی بعمل می‌آمده است چنانکه مسعودی می‌گوید :

« در طرف « اوبوله » و آبادان در وسط دریا علامت‌های چوبی برای هدایت ملاحان نصب کرده‌اند که شب‌ها بر روی آن آتش روشن می‌کنند تا کشتی‌هایی که از عمان و صیرف و سایر بنادر می‌آیند از خوردن بصره‌ها مصون بمانند . »

ادریسی جغرافیادان مسلم از اهالی اندلس راجع بهمین علامات می‌نویسد :

« خشابات در محلی که آب دجله به دریا می‌ریزد نصب شده است و بر روی آنها کلبه‌های کوچک چوبی است که مستحفظین بنادر و راهنمایان بحری در آنجا اقامت نموده و با قایقهای خویش در سواحل تردد می‌نمایند . »

ناصر خسرو (۱۰۴۷ میلادی) نیز در سفرنامهٔ خود بعلامات مزبور اشاره کرده می‌گوید :

« این علامات را برای دو منظور ساخته‌اند : اول آنکه شبها آتشی بر روی آن افروخته جهازات را در خط سیر خود هدایت می‌نمایند . دویم آنکه بوسیلهٔ آنها بملاحان نشان می‌دهند که در چه نقطهٔ دریا واقع شده‌اند تا بتوانند خود را از خطر دزدان دریائی رهائی دهند . »

بی‌مناسبت نمی‌دانیم که برای تکمیل مطالعات تاریخی خود اجمالاً به روایات مشهور بسفرنامهٔ سندباد ملاح نیز در اینجا اشاره کنیم . شرح مسافرت‌های هفت‌گانهٔ سندباد تاریخی حقیقی و واقعی است از سفرهای متعدد مسلمین در قرون نهم و دهم و با آنکه سفرنامهٔ مذکور در لباس افسانه و قصه است معذک راجع بنقاط و اماکنی که امروزه هم در آنها ایاب و ذهاب می‌شود توضیحات کامل دارد .

برای روشن ساختن مطلب لازم است در اینجا اشاره مختصری بعلل و موجبات تسلط و سیادت مسلمین بر نواحی خلیج فارس بنمائیم. در زمان بعثت حضرت محمد بسمت رسالت در اوایل قرن هفتم میلادی ایران و بین النهرین در تصرف پادشاه ساسانی خسرو بود و نواحی عرب نشین خلیج فارس مانند بحرین و عمان و محمره و حضرموت نیز جزو متصرفات ایران بشمار می رفت. سلطنت ساسانیان بالاخره بدست اعراب منقرض گردید و آخرین پادشاه این سلسله در سنه ۶۵۲ میلادی بقتل رسیده و مملکت ایران بالتمام بتصرف مسلمین درآمد. ایالات ساحلی ایران عراق و خوزستان و فارس و کرمان و مکران بود و اعراب نیز پس از تسلط خود باین نقاط حدود و ثغور آنها را به همان ترتیب سابق حفظ کردند.

شرح تصرف تدریجی ایران بتوسط مسلمین از موضوع بحث این کتاب خارج است و تفصیل آن در کتب تاریخی ذکر شده و فقط ما برای توضیح مطلب بذکر خلاصه ای از وقایع اولیه فتح ایران در اینجا اکتفا می کنیم. پس از وفات پیغمبر در زمان خلافت ابوبکر سردار نامی او خالد به ایالات غربی ایران حمله برد و ابتدا بطرف شمال شرقی پیش رفته و در نزدیکی «ابولا» هرمز حکمران آن ایالت را مغلوب نمود و سپس در ساحل فرات متوجه شمال شده حیره را متصرف گردید و در سنه ۶۳۴ شکست فاحشی به دشمن وارد آورد.

در سنه ۶۳۵ عمر سفرائی بنزد یزدگرد پادشاه ایران فرستاد و او را بقبول اسلام دعوت نمود لیکن یزدگرد اعتنائی بدعوت وی نکرد و سفر را باهانت از نزد خویش راند. پس از فتح دمشق قسمت اعظم قشون مسلمین در تحت ریاست سعد به جنگ ایرانیان شتافتند و نتیجه محاربات آنها از این قرار شد:

در ۶۳۶ ایرانیها در قبادسیه واقع در ساحل غربی فرات شکست فاحشی خوردند.

در ۶۳۷ «ابولاً» و عراق بتصرف مسلمین درآمد.

در ۶۴۰ خوزستان و فارس فتح شد و بعد از آن سایر ایالات ایران متوالیاً

ضمیمه دولت اسلام گردید.

در تمام مدت خلافت بنی امیه که مرکز حکومت آنها در دمشق بود و تقریباً صد سال خلافت کردند مملکت ایران جزو دولت اسلامی خلفا بود. بعد از انقراض امویه و روی کار آمدن عباسیان مرکز خلافت از شام به بین النهرین انتقال یافته و شهر بغداد در کنار دجله احداث گردید.

حوادث عمده تاریخ ایران در طول مدتی که موضوع بحث ماست بشرحی است که در ذیل این صفحه نگاشته می شود.*

فتوحات مسلمین با سرعت مخصوصی توسعه می یافت چنانکه در عرض ۲۵ سال پس از وفات پیغمبر تمامی شامات و عراق ضمیمه دولت اسلام شده بود. سرداران عرب برای تحکیم مرکز عملیات خود که چهارصد میل مسافت آن بود و در مشرق بآردوگاههای بصره و کوفه منتهی می شد اساس و شالوده شهرهای اخیرالذکر را ریختند و بعلاوه در طرف جنوب غربی بابل قدیم شهر حیره را بنا نهادند که بعدها از بلاد مهم و معتبر عراق شد و چنانکه مصنفین عرب متذکر

* — اوایل قرن هفتم انقراض دولت ایران به دست اعراب.

۶۳۲-۶۶۱ دوره خلفای راشدین.

۶۶۱ خلفای بنی امیه در دمشق.

۷۴۶ خلفای عباسی در بغداد.

۹۲۲-۱۰۵۵ سلسله آل بویه (دیالمه).

قرن یازدهم ابتدای دولت سلجوقیان.

قرن سیزدهم حمله مغول — انقراض خلفای عباسی — ایلخانان.

قرن چهاردهم امیر تیمور و دولت تیموریان.

قرن پانزدهم ظهور دولت صفوی (شاه اسمعیل — شاه طهماسب — شاه عباس کبیر).

قرن شانزدهم آمدن پرتغالیها به خلیج فارس.

گردیده‌اند در قرون پنجم و ششم جهازات تجارتی هندوستان و چین دائماً بدانجا آمد و رفت می‌کردند. راجع بمرأوده کشتی‌های چینی در آن تاریخ قدری مشکوک هستیم ولی رویهم‌رفته مسلم است که شهر مذکور از مراکز تجارتی مهم بوده و انواع امتعه و مال‌التجاره از اطراف بدانجا می‌آمده است.

مدتها قبل از احداث بصره شهر «ابولا» (که اسم قدیم آن پولوگوس است) حائز اهمیت فوق‌العاده بوده و مخرج عمده خلیج و بندرگاه تجارتی ایران بشمار می‌رفته است. محل این شهر در نقطه‌ای بوده است که راههای عمده ایران و عربستان در هر دو سمت دجله در نزدیکی آن تلاقی می‌کرده و از این رو کشتی‌هایی که در شط ایاب و ذهاب می‌کردند در آنجا لنگر می‌انداختند. جغرافیون اسلامی تفصیلات جالب توجهی راجع به اوضاع قدیم این شهر نوشته‌اند و منجمله ابن-خرداذبه در خصوص اهمیت موقع آنجا در تجارت شرق و غرب چنین می‌گوید: «گاهی تجار یهودی از مملکت فرنگ (فرانسه) واقع در دریای مغرب به انطاکیه می‌آیند و از آنجا از راه خشکی بطرف «الجوبیه» حرکت کرده و پس از سه روز مسافت بمقصد می‌رسند. از الجوبیه در فرات سوار قایق شده بی‌غداد می‌روند و از آنجا بطرف ابولا حرکت کرده و سپس در آن بندر بکشتی می‌نشینند و عازم عمان و سند و هندوستان و چین می‌شوند.»

شهر «ابولا» در دوره ساسانیان (۲۲۰ میلادی) و شاید هم قبل از آن تاریخ بنا شده و محل آن در ساحل غربی شط فرات می‌باشد و روبروی آن در ساحل شرقی رودخانه محلی بوده است که مسافرین از آنجا عازم خوزستان می‌شده‌اند. در زمان حمله اعراب شهر مذکور بقول طبری «نقطه سرحدی ایران در طرف عربستان بوده است». در سنه ۶۲۰ میلادی خالد مأموریت یافت که با ۲۰ هزار قشون به «ابولا» برود. حکومت ابولا در آن موقع بایکی از بزرگان ایران موسوم به

هرمز بود و خالد مکتوبی بوی نوشته درخواست کرد که یا قبول دین اسلام کند یا جزیه بپردازد و یا آمادۀ جنگ باشد و چون هرمز اعتنائی باین پیشنهاد نکرد مسلمین شهر را متصرف گردیدند و غنائم بی حد و حسابی از آنجا بردند و تاج خود هرمز هم که ۱۰۰۰۰ درهم قیمت آن بود جزو غنائم بمدینه فرستاده شد. جنگ مزبور در تاریخ با اسم «جنگ زنجیر» (سلاسل) معروف است زیرا هرمز قبل از وقت مقدار زیادی غلوزنجیر حاضر کرده بود که اسرای خود را با آن محبوس سازد. مسلمین ظاهراً صدمه و آسیبی بخود شهر وارد نیاوردند چه که در قرن بعد هم آنجا و بصره هنوز از مراکز عمده بحرپیمائی خلیج محسوب می شده است.

ناصر خسرو در سنه ۱۰۵۱ میلادی باین شهر رفته و راجع بآن می نویسد: «اوبولا یکی از بلاد آباد و معمور است و دارای قصور و مساجد و بازارها و کاروانسراهای بسیاری است که شماره آنها از حد امکان خارج می باشد. شهر خاص در ساحل شمالی قنات واقع است ولی در سمت جنوب نیز میدانها و مساجد و کاروانسراها و بازارها و ابنیه فخمه ای مشاهده می شود که نظیر آنها در هیچ نقطه دیگر عالم یافت نمی گردد. این قسمت شهر با اسم شیخ عثمان معروف است.»

صدسال بعد با آنکه از وسعت شهر کاسته شده بود معذک بطوریکه ادریسی می نویسد هنوز دارای بناهای عالی و باغهای دلگشا بوده و جمعیت زیاد داشته است لیکن در قرن چهاردهم این شهر از اهمیت و اعتبار سابق خود افتاده و مبدل بقریه ای گردید که بقایای ابنیه و قصور عالی آن یادی از اعتبار و عظمت گذشته آن می نمود. انحطاط و سقوط شهر اوبولا مصادف می شود با شروع رونق و اعتبار بصره و علت انحطاط آن نیز بدون شبهه بدی و ناسازگاری هوای آنجا بوده است؛ برعکس بصره که هم مزایای موقعی آنجا را داشته و مسافرین باسانی می توانسته اند بدانجا ایاب وذهاب نمایند و هم آب و هوای آن کاملاً سالم و سازگار بوده است.

در تاریخ خلیج کمتر شهری بیای اهمیت و اعتبار بصره می‌رسد ولی باید دانست که مقصود بصره قدیم است که در ساحل راست فرات و در نزدیکی «زبیر» حالیه واقع شده بود و نباید آنرا با بصره امروزی اشتباه نمود. پس از فتح ممالک ساسانی اعراب احتیاج ببلادی پیدا کردند که متعلق بقوم خودشان باشد و ضمناً بمنزله اردوگاه دائمی آنها نیز بکار رود و باینجهت سه شهر عمده را که عبارت از کوفه و بصره و «وسیط» باشد بنا نهادند و بلاد مذکور بعدها از مهمترین شهرهای دولت اسلامی گردید.

طبری راجع باحداث شهر بصره می‌گوید :

«بصره تا زمان خلیفه عمر شهر مهمی نبود و فقط عبارت از قلعه مستحکمی بود در ساحل فرات که نواحی اطراف آن همه شنزار و غیر مسکون بود. بعد از جنگ قادسیه و انهزام سپاه ایران عمر از ترس آنکه مبادا شاه ایران با امرای عمان و هندوستان سازش کند و کمکی از ایشان بگیرد لازم دانست که یکدسته قشون در اطراف مصب دجله ساخلو بگذارد و ضمناً شهری هم احداث نماید که ساکنین آن عبارت از اعراب بوده و بدین ترتیب ایرانیان را از داشتن هر گونه رابطه با خارج و جلب مساعدت از ممالک دیگر بازدارند. بنابراین «عقبابن غزوان» را که از صحابه پیغمبر و رئیس طایفه «بنی مزین» بود نزد خود خوانده بوی چنین گفت: خداوند اسلام را بدستیاری من مظفر و پیروز و ایرانیان را مغلوب و متواری ساخته است. اینک من مایلیم که راه بین هندوستان و عمان را تحت مراقبت قرار دهم تا ایرانیان نتوانند از آن راه کمکی از خارج بیاورند. بنابراین تو باید با عساکر خود بدانجا رفته و شهری در همان حوالی بنا کنی که سپاه مسلمین بتوانند در آنجا استقرار یابند».

بصره در کنار بیابانی خشک و بایر قرار گرفته ولی رو بروی آن اراضی

حاصلخیز و بیشه‌های نخل شط العرب واقع است. سابقاً دو ترعه وسیع بدان اتصال داشته است: یکی ترعه مقیل که در سمت شمال شرقی بوده و کشتی‌ها از بغداد در آن می‌آمده‌اند دیگری ترعه «ابول» که در سمت جنوب شرقی بوده و ایاب و نهاب خلیج فارس از میان آن می‌شده است. شهر بصره با سرعت حیرت‌انگیزی توسعه یافت و خانه‌های آن از طرف مغرب بشکل نیمدایره تا نزدیکی بیابان امتداد پیدا کرد و در آنجا دروازه‌ای احداث شد که بنام باب البادیه معروف گردید. خانه‌های بصره اغلب با آجر ساخته شده بود. «مقدسی» که در نیمه اخیر قرن دهم می‌زیسته می‌گوید: «شهر بصره دارای سه مسجد جامع است که در وسط میدان شهر قرار گرفته و دارای ساختمانهای عالی و ستونهای مرمر می‌باشد». بعلاوه سه بازار بزرگ هم در این شهر بوده است که دکان‌ها و انبارهای آن شباهت به بازارهای بغداد داشته است اما در زمان خود مقدسی هم عده‌ای از محلات شهر رو بخرابی و انهدام می‌رفته است. مقدسی در ضمن توصیف مؤسسات شهر اشاره به يك كتابخانه عمومی هم می‌کند که در قرن دهم وجود داشته و آنرا یکنفر موسوم به «ابن سوار» وقف عموم کرده بوده است. تابحال نقشه هوایی کاملی از این ناحیه برداشته نشده ولی بایک نگاه اجمالی از روی هوا بقایای کانالهای درهم برهم و جای بیشه‌های نخلی که در هر دو طرف دجله قرار گرفته بوده است بخوبی در نظر پدیدار می‌باشد.

بصره هم مانند کوفه محل جنگ‌ها و کشمکشهای داخلی بوده است و در زمان خلفای عباسی بواسطه طغیانهای متوالی که در آنجا رخ می‌داده شهر صدمات عمده دیده است. در سنه ۸۷۱ میلادی فتنه زنگیان بروز نمود و پیشوای شورشیان که خود را از اولاد علی می‌دانست شهر را محاصره کرده آتش زد و قسمتی از آنرا با مسجد کبیر سوزانید. در سنه ۹۳۲ نیز رئیس قرمطیان شهر را در عرض

هفده روز بیاد غارت و تاراج داد ولی بعدها خرابی‌های وارده تا اندازه‌ای ترمیم گردید و شهر دوباره رونقی گرفت. در زمان آل بویه و سلجوقیان حوادث گوناگون برای این شهر پیش آمده است.

ناصر خسرو در سنه ۱۰۵۰ بصره رفته است و در آن زمان قسمت اعظم شهر بحال خرابی بوده لیکن هنوز جمعیت زیاد داشته است. در میان شهر مساحتی بقدر نیم فرسنگ همه پر از ابنیه مخروبه بوده و فقط دیوار و دروازه شهر کاملاً محفوظ مانده بوده است. ناصر خسرو توصیف جالب توجهی از طریقه معاملات و داد و ستد اهالی در بازارهای سه گانه شهر کرده و می گوید: «کسانی که دارای اسناد یا اشیاء قیمتی هستند آنها را نزد صرافان امانت گذارده رسید می گیرند و بعد هر چه می‌خرند بابت قیمت آن برات می‌دهند. تجار مادامی که در شهر اقامت دارند کلیه معاملات و پرداخت‌های خود را به وسیله قبض و برات بعمل می‌آورند».

در سنه ۱۱۲۳ میلادی قاضی عبدالسلام دیوار شهر را تعمیر و مرمت نمود لیکن پس از حمله مغول و انقراض خلافت عباسیان بدست هلاکوخان بصره متدرجاً رو بخرابی رفت و بواسطه خرابی و ازکار افتادن قنوات بالطبع اهالی آنجا باطراف متفرق گردیدند. ابن بطوطه که در اواسط قرن چهاردهم میلادی بصره را دیده است از انحطاط اوضاع اقتصادی و تمدن آنجا اظهار تأسف می‌کند لیکن باوجود این می‌گوید «بصره یکی از مهمترین بلاد عراق است و در تمام ممالك مشهور می‌باشد. وسعت آن بسیار زیاد و دارای خیابانهای خوب و باغهای دلکش و میوه‌های عالی است... در هیچ نقطه دیگر عالم نخل بخوبی نخلهای آنجا یافت نمی‌شود. ساکنین این شهر همه کریم‌الطبع و سخاوتمند و با غربا به کمال دوستی و عدالت رفتار می‌کنند و باین جهت هیچ شخص بیگانه‌ای از توقف متمادی

در آنجا خسته و آزرده نمی‌شود».

این توصیفی که ابن بطوطه از اخلاق و غریب نوازی اهالی قدیم بصره کرده است امروز هم در حق ساکنین آنجا صدق دارد. مستوفی که در همان قرن می‌زیسته است می‌گوید «مسجد کبیر بصره یکی از بزرگترین مساجد اسلام است و آنرا حضرت علی تعمیر کرده و دارای مناره‌ایست که مردم در مقابل آن قسم می‌خورند و اگر قسم آنها دروغ باشد مناره بلرزه درمی‌آید».

در قرون بعد بصره نیز بسر نوشت بغداد گرفتار گردید و پس از فتح بغداد و عراق به توسط سلطان سلیمان اول (سنه ۱۵۳۴ میلادی) بصره بدست ترکها افتاد، در اوایل قرن هفدهم یکی از بومیان رشید آنجا موسوم به افراسیاب استقلالی برای شهر تحصیل کرده ایجاد سلسله‌ای از امرا نمود که بسعی و مجاهدت آنها بندرگاه بصره بروی تجارت اروپائی‌ها باز شد یعنی ابتدا پر تغالی‌ها و بعد هلندی‌ها و انگلیسها بدانجا راه یافتند و آغاز مراوده نمودند. بعدها بر سر تصاحب بصره زد و خوردهای طولانی بین عثمانی‌ها و ایرانی‌ها رخ داد تا بالاخره در سنه ۱۷۷۹ ترکها پیش برده و آنجا را متصرف شدند. بقیه وقایع تاریخی این شهر را در فصول بعد ذکر خواهیم کرد.

در عهد خلفای عباسی قسمت اعظم تجارت بحری عراق از راه بصره بعمل می‌آمده است و ارتباط بین بصره و بغداد بوسیله رودخانه دائر بوده است. لیکن باید این نکته را در نظر داشت که اوضاع جغرافیائی عراق در آن دوره بکلی با امروز متفاوت بوده است و علت آنهم تغییراتیست که تاکنون در مجاری دجله و فرات حاصل شده است. امروزه دجله در نقطه‌ای که بخط مستقیم ۲۵۰ میل از بغداد فاصله دارد در قسمت بالای بصره با فرات ملحق می‌شود و از آنجا داخل شط العرب شده بخلیج فارس می‌ریزد. لیکن در صدر اسلام و شاید هم تا اوایل

قرن شانزدهم دجله بمسافت صدمیل پائین تر از بغداد از مجرای کنونی خود منحرف شده وارد شطالحی می گردید و از «وسیط» گذشته در قسمت سفلی آنجا داخل مرداب بزرگی می شده است که تا حوالی بصره امتداد داشته و سپس دوباره بمجرای خود افتاده بنام دجلة العوراء نامیده می شده است. کشتی های تجارتی بدون هیچ مانع و اشکالی در این شط از بغداد ببصره آمد و رفت می کرده اند.

بصره قدیم و حومه آن «ابولا» مدتهای متمادی مرکز عمده تجارت بحری اعراب بوده است که چنانکه قبلا اشاره کردیم توسعه تجارت آنها تا حدود چین می رسیده است و این شهر مهمترین بازار خرید و فروش سنگهای معدنی و فلزات و سایر اجناس بشمار می رفته است. در دوره های بعد صیرف در تجارت بحری حائز اعتبار و اهمیت گردیده و بصره در درجه دویم اهمیت واقع می شود لیکن در آنجا انواع پارچه های ابریشمی بافته شده و بازارهای جواهر فروشی آن در همه جا معروف بوده است چنانکه قصه های الف لیله را می توان تصویر حقیقی و روشنی از وضع زندگانی تجمل آمیز این شهر بزرگ دانست.

مطابق نوشته های مؤلفین قدیم عرب کشتی هایی که از بصره حرکت می کردند در آبادان وارد دریا می شده اند. آبادان امروزه متجاوز از ۲۰ میل از خلیج دور است لیکن در زمان مقدسی در قرن دهم نزدیک دریا بوده است. حصیرهای آبادان در قدیم همه جا مشهور بوده است و در اطراف شهر قراولخانه هایی احداث کرده بودند که دهانه خلیج را بوسیله آنها محافظت نمایند. ناصر خسرو نوشته است که در زمان او در قرن دهم جزر و مد چندین میل زمین خشک مابین دریا و آبادان احداث کرده است و ضمناً نویسنده مذکور اشاره ای هم به فانوس های بحری (خشابات) آنجا می کند که شرح آن در همین فصل داده شد. در قرن سیزدهم آبادان هنوز معمور و معتبر بوده است لیکن در قرن چهاردهم که ابن بطوطه آنجا را دیده است

مبدل به يك قصبه كوچك شده و تا دریا سه میل فاصله داشته است . مستوفی معاصر ابن بطوطه آنجا را بندر معتبری نامیده و می گوید عواید آن که سالیانه به ۴۴۱۰۰۰ دینار بالغ است همه بخزانة بصره عائد می گردد .

خوزستان در مشرق عراق واقع است و دارای خط ساحلی کوتاهی است که در قرون وسطی بندر سلیمانان بر روی آن واقع بوده و امروز اطلاع کاملی راجع به آن در دست نداریم . در سمت مشرق نیز در نقطه ای که قسمت اعظم آب های خوزستان وارد خلیج فارس می شود « بازیان » (یا بوزی جدید) واقع بوده و نزدیک آن جزیره و خلیج كوچك « دورا کستان » قرار گرفته بوده است . یاقوت و مستوفی هر دو اشاره به این محل کرده اند و همین اسم هنوز هم به آن اطلاق می گردد و سابقاً کشتی هایی که از هندوستان می آمده اند در آنجا لنگر می انداختند . در « بازیان » قلعه محکمی بوده است که خلفا محبوسین سیاسی را بدانجامی فرستاده اند . مهمترین مزایای جغرافیائی خوزستان وجود رود کارون است در آنجا که شعبات کثیره دارد و سابقاً از مصب جداگانه به خلیج فارس ریخته و اعراب آن را به نام دجیله می نامیده اند . دو شهر مهم و معتبر اهواز و شوشتر که هر دو سوابق تاریخی طولانی دارند در روی این رودخانه واقعند . اهواز در قدیم پایتخت خوزستان بوده و مقدسی می گوید در آن زمان انبارهای زیادی در آنجا وجود داشته است که مال التجاره های اطراف را بقصد صدور ببصره در آنها جا می داده اند . کمی پائین تر از شهر سدی بوده است موسوم به شادروان که آب رودخانه را برای آبیاری بالا می آورده است و در اطراف این سد سه قنات با دریچه های مخصوص قرار داده بودند که موقع طغیان رود آنها را باز می کرده اند و بدان وسیله شهر را از خطر خرابی سیل محفوظ می ساخته اند . بقایای سد شادروان و کانالهای آن هنوز تا به امروز باقی است و اراضی که بوسیله آنها آبیاری می شده است یکی از حاصلخیز-

ترین نقاط ایران بشمار رفته و مخصوصاً بهترین نیشکرها در آنجا به عمل می آمده است.

بنا بقول مقدسی هوای اهواز فوق العاده گرم بوده و تمام روز بادهای گرم در آنجا می وزیده و در موقع شب هم بواسطه وفور پشه و سایر حشرات گزنده که «مانند گرگ بدن انسان را می گزیده اند» خواب در آنجا غیر ممکن بوده است. نواحی اطراف تماماً نمک زار بوده و مار و عقرب فراوان داشته است و نانی که اهالی بومی از آرد برنج می ساخته اند بی نهایت سنگین و غیر قابل هضم بوده است. یاقوت از اهالی آنجا مذمت کرده و راجع به آب و هوای آنجا نیز می گوید: «تب و نوبه دائماً در آنجا حکم فرماست و مردمان آنجا قیافه هائی زرد و پثر مرده دارند». پس از خرابی سد و از میان رفتن آبیاری اراضی آب و هوای اهواز رو به بهبود رفته پشه ها کمتر شدند و هوا فوق العاده خشک گردید. اهواز چه در قدیم و چه امروزه مهمترین مرکز طرق ارتباطی این ایالت می باشد زیرا از طرف مشرق مستقیماً از راه رامهرمز و ارژن به استخر مربوط است و از سمت مغرب به «وسیط» و بغداد و از طرف شمال و جنوب به شوشتر و بصره راه دارد.

اما شوشتر که پای تخت ثانی خوزستان است و به مسافت ۶۰ میل در شمال اهواز واقع می باشد از هر حیث با اهواز اختلاف و مغایرت دارد. مقدسی می گوید اطراف شهر را تا کستانها و نخلستانهای بسیار احاطه کرده است و با آنکه هوای آن در تابستان فوق العاده گرم می شود معذک محل آن برای اقامت و سکنی مناسب می باشد. مستوفی که در قرن چهاردهم میلادی می زیسته راجع به آنجا می گوید:

«شوشتر را هوشنگ پیشدادی بنا نهاد و بعدها اردشیر بابکان آن را تعمیر نموده و نقشه آن را به شکل اسبی در آورد. شاپور دوم پس از غلبه یافتن بر قیصر

روم او را به ایران آورد و مجبورش ساخت که خرابی‌های وارده از قشون‌کشی روم به ایران را مرمت و جبران نماید و بعلاوه قیصر را واداشت که رود شوشتر را وارد سه مجرا کرده و سد بزرگی در مقابل آن بنا نماید و به این وسیله کانال دشت آباد را که از مهمترین بناهای شوشتر است ایجاد نمود. شاپور دوم قصر بزرگی نیز در شوشتر بنا کرد. محیط شهر ۵۰۰ قدم است و دارای چهار دروازه می‌باشد. هوای آنجا فوق‌العاده گرم است زیرا در فصل تابستان و بهار بادهای گرم در آنجا می‌وزد. آب شوشتر بی‌نهایت سهل‌الهضم است و بهمین جهت با وجود گرمی هوا غذای سنگین و زیاد می‌توان خورد. زمین آنجا بقدری حاصلخیز است که برای شخم و شیار آن فقط يك الاغ کافی است. پنبه و غلات و نیشکر در آنجا بخوبی می‌روید و لوازم زندگانی خیلی ارزان است... اهالی بومی آنجا تیره رنگ و لاغر هستند.

سد شوشتر که هنوز هم خرابه آن باقی است و به کار می‌خورد در قدیم برای آن ساخته شده بود که آب دجیله را از سطح شهر بالاتر آورده و به وسیله قنات مخصوصی اراضی اطراف را آبیاری نمایند. قنات مزبور که امروزه بنام آب گر گر نامیده می‌شود در قرون وسطی به «مسروقان» موسوم بوده است و رودخانه در ۲۵ میلی جنوب شوشتر به آن ملحق می‌شده است.

دزفول (یا دژپل بمعنی پل قلعه) وجه تسمیه‌اش پل مشهوری بوده است که شاپور ثانی آن را بنا نموده و بقایای آن هنوز برجاست. این پل درازمنه مختلفه اسامی مختلف داشته است از قبیل قنطرة الروم و قنطرة الرود و قنطرة الزاب. مستوفی در قرن چهاردهم می‌نویسد که پل مزبور دارای ۴۲ چشمه بوده و ۵۲۰ قدم طول و ۱۵ قدم عرض داشته است. در جنوب شرقی دزفول خرابه‌هایی است موسوم بشاه آباد که بقایای چند شاپور می‌باشد و این شهر در زمان ساسانیان پایتخت خوزستان بوده

و تا زمان خلیفه منصور بواسطه مدرسه بزرگ طب آن مشهور بوده است.

حوزه ایالت فارس در قرون وسطی شامل تمام سواحل شرقی خلیج فارس بوده و از رودخانه تاب تا تنگه هرمز امتداد داشته است. یونانی ها این ایالت را با اسم « پرسیس » می نامیده اند و بعدها اشتباهاً تمام خاک ایران را به همین اسم خوانده اند و این اسم اشتباهی هنوز هم تا با امروز در اروپا شایع می باشد زیرا السنه اروپائی ایران را از اشتقاق کلمه « پرسیس » با اسم « پرس » و « پرشیا » می خوانند در صورتی که خود ایرانی ها مملکت خویش را ایران می نامند و فارس یا پرسیس قدیم فقط یکی از ایالات جنوبی آن می باشد. شیراز پایتخت فارس در سنه ۶۸۴ میلادی در زمان خلفای اموی بنا شده و بزودی از حیث اهمیت و اعتبار استخر قدیم را تحت الشعاع خود قرار داد. در دوره خلفای عباسی فارس دارای همان پنج ناحیه ای بود که ساسانیان برای آن تعیین کرده بودند و جزایر واقع در ساحل شرقی خلیج نیز جزو خاک آن محسوب می شدند.

جغرافی نویسان عرب ایالت فارس را بدو ناحیه گرم و سرد تقسیم نموده بودند و این تقسیم بندی اراضی پست ساحلی و فلات های مرتفع کوهستانی هنوز تا با امروز باقی است و نواحی مذکور بنام گرم سیر و سرد سیر نامیده می شوند.

نقاط ساحلی فارس که در قرون وسطی هر کدام یکموقع دارای اهمیت و اعتبار بوده اند از این قرارند: مهر و بان، سی نیز، جانا با، صیرف و جزایر کیش و هرمز ولی جزیره هرمز را باید قاعدتاً جزو ایالت کرمان محسوب داشت. از تمام این اماکن امروزه غیر از اسم آنها چیز دیگری باقی نمانده است. راجع بصیرف و کیش و هرمز که در تاریخ خلیج فارس دارای اهمیت مخصوصی بوده اند در فصل بعد گفتگو خواهیم کرد.

« کوداما » که در قرن نهم میلادی می زیسته در کتاب دقیق خود موسوم به

« راهها و مالیاتها » می گوید : « بلاد بحری ایران عبارتند از مهر و بان ، سی نیز و جانابا و تواج و صیرف » . شهر مهر و بان یا مهر و بان در سرحد غربی فارس در کنار خلیج واقع بوده و رودخانه تاب یا هندیان از کنار آن می گذشته است . کشتی هایی که عازم هندوستان بوده اند پس از گذشتن از بصره و مصب دجله ابتدا باین بندر می آمده اند و در آنجا پارچه های کتانى خوب بافته شده و خرما نیز از آنجا صادر می گردیده است لیکن پیشه و مشغله عمده مردم شهر کشتی رانی بوده است . ناصر خسرو در سنه ۱۰۵۲ این شهر را دیده و شرح مبسوطی در توصیف آن نوشته است . محل وقوع مهر و بان امروزه بکلی ناپدید شده و یقیناً جای آن در زیر بستر رودخانه هندیان فرو رفته است .

دویمین بندر قسمت سفلاى خلیج شهر سی نیز یا شی نیز بوده است که خرابه های آن در نزدیکی بندر دیلم بمساحت نیم فرسنگ فاصله هنوز باقی می باشد . بنا بقول استخری شهر مزبور در قرن دهم بزرگتر از مهر و بان بوده است و مقدسی شرحی در خصوص مسجد و قصر حکومتی و بازارهای معمور آنجا می نگارد . یاقوت می گوید که قرمطیان در سنه ۹۳۳ میلادی بندر را غارت کرده و نصف آن را خراب نمودند . مستوفی در قرن چهاردهم می نویسد که سی نیز شهر معظم و آبادی است و در آنجا انواع پارچه های کتانى بافته می شود . درسی میلی جنوب شرقی «سی نیز» شهر جانابا واقع بوده و خرابه های آن هنوز در مغرب قریه گناوه کنونی باقی است . استخری می نویسد که جانابا فوق العاده گرم است و برای لنگرگاه کشتی مناسب نیست ولی از مهر و بان بزرگتر می باشد . ابوطاهر مؤسس فرقه قرمطیان در آنجا متولد شده و ایرانیان بمناسبت آب کثیف آنجا آن را بنام آب گنده می نامیده اند . بنا بقول ابن حوقل پارچه های کتانى ممتاز در آنجا بافته می شده و زری دوزیهای آن را سلاطین و امراء غالب ممالك می پسندیده اند و آن

را بتمام نقاط عالم می برده اند .

یکی از قدیمترین اماکن حوزه فارس که در کتب عتیق نیز مکرر بدان اشاره شده است شبه جزیره ایست که شهر بوشهر در انتهای شمالی آن واقع می باشد . در سمت جنوبی این شبه جزیره شهر «ری شهر» واقع بوده که حق تقدم بر بوشهر داشته و پیشاهنگ آن محسوب می شده است زیرا شهر بوشهر نیز مانند بندرعباس در دوره های نسبتاً اخیر احداث گردیده و شالوده آن بر اطلال بلاد قدیمه قرار گرفته است . تاریخ ساکنین اولیه این شبه جزیره بزمان آبادی و عظمت بابل می رسد و ظروف سفالی و آجر و کتیبه های میخی متعددی که در سنوات ۱۸۷۲ و ۱۸۷۷ کشف شده و همچنین اکتشافات مهمی که در سال ۱۹۱۴ بتوسط «پزارد» در آنجا بعمل آمده است همه این نکته را تأیید می نماید . «ری شهر» تادوره های اخیر هم یکی از بلاد بحری محسوب می شده و حتی در نقشه های پرتغالی نیز که مورخ بتاریخ قرن شانزدهم و هفدهم است شهر مذکور بزرگترین مرکز تجارتی ساحل ایران قلمداد شده است . «موسی خورن» در جغرافیای عتیق خود می نویسد که بهترین مرواریدهای خلیج فارس را بهریشهر می آورند و «دوباروس» در قرن شانزدهم بزرگی شهر را بدو هزار خانه تخمین زده است . همین که بوشهر احداث شد ریشهر کم کم رو بتدنی و انحطاط رفت و بالاخره کارش بجائی رسید که برای ساختمان بوشهر و سایر قراء مجاور از آنجا سنگ و آجر و غیره می بردند . از این شهر قدیمی امروزه فقط خرابه های يك قلعه مستطیل ببزرگی دو یست ذرع مربع باقی مانده است که آنهم ظاهراً متعلق به زمان پرتغالی ها بوده و قشون انگلیس در جنگ با ایران (۱۸۵۶-۷) ابتدا آنجا را به تصرف در آورده و جزو استحکامات خود قرار داد .

جغرافی نویسان عرب کمتر توجهی نسبت بهری شهر داشته اند و اول کسی که

نامی از آن می برد یا قوت است . مستوفی می گوید :

« شهر ریشهر را لهراسب پادشاه کیانی بنانموده و شاپور اول عمارات آن را تعمیر و مرمت کرده است . بزرگی این شهر متوسط است و در ساحل خلیج فارس قرار گرفته و هوای آن فوق العاده گرم و مرطوب است . در تابستان اهالی آرد ذرت بپدن خود می پاشند والا بواسطه عرق کردن زیاد پوست بدنشان زخم و مجروح می شود . محصول عمده ریشهر خرماست و منسوجات کتان آن معروف می باشد . غالب اهالی آن مردمان ملاح و دریا نوردند لیکن هیچکدام در هیچ پیشه و صنعتی تخصص تام ندارند . »

ابن بلخی نیز تقریباً بهمین مضمون اشاره بشهر مذکور کرده و راجع به اهالی آنجا می گوید که مردمانی ضعیف البنیه هستند و ملکات اخلاقی ندارند . حافظ ابرو در اواسط قرن پانزدهم نوشته است که ریشهر قصبه کوچکی است در ساحل دریا و از این قرار معلوم می شود که شهر مذکور در آن تاریخ کوچکتر از سابق شده بوده است . «ویرینک» انگلیسی که در سنه ۱۸۰۲ به بوشهر رفته است راجع به ریشهر چنین می نویسد :

« گاهی در میان خرابه های آنجا قطعات توپ و مجسمه های سنگی انسانی پیدا می شود . هندوهای مقیم بوشهر این مجسمه های سنگی را به قیمتهای گزاف می خرند و مخصوصاً مواظبت دارند که اشخاص خارجی و بیگانه آنها را با دست خود آلوده نکنند . . . احتمال دارد که مجسمه های مذکور تمثال مقدسین مسیحی باشد . »

ولی احتمال قویتر آنست که این مجسمه ها مربوط بشاه پور باشند خاصه که امثال آنها در خرابه های زمان ساسانیان زیاد یافت شده است اما امروزه دیگر این قبیل آثار در بوشهر پیدا نمی شود .

«تواج» در داخله ایالت بر روی رودخانه واقع بوده است و در زمان غلبه

اعراب مرکز تجارتی مهمی بشمار می‌رفته و پارچه‌های کتان رنگارنگ آن در همه جا شهرت داشته است. امروزه محل قطعی این شهر را نمی‌توان تعیین نمود ولی تلهای بزرگی که در نزدیکی « ده کهنه » واقع است احتمال دارد که بقایای خرابه‌های همین شهر باشد. راههای داخلی فارس همه بشیراز متصل می‌شده است.

کرمان: ایالت کرمان در حوالی سنه ۶۴۲ میلادی به تصرف اعراب درآمد و حکومت اسلامی در آنجا برقرار شد. تاریخ این ایالت تا آنجا که مربوط بخلیج فارس است با تاریخ فارس همواره یکی بوده و اختلافی با آن نداشته است تا زمان سلاجقه که ملک کاوند کرمانی (۷۲ - ۱۰۴۱) سلطنت مستقلی برای خود در کرمان تشکیل داده و جانشینان او مدت یک قرن ونیم در آنجا سلطنت نمودند و ایالت عمان نیز جزو قلمرو حکومت ایشان بوده است.

در زمان حمله چنگیز به ایران شخصی به نام « براق حاجب » از طرف او در کرمان حکومت می‌کرده است و وقتی « مارکوپولو » در اواخر مائه سیزدهم بمسافرت مشرق آمده بود یکی از جانشینان براق یعنی زوجه قطب الدین در کرمان سلطنت می‌نموده است. « مارکوپولو » می‌گوید:

کرمان یکی از ایالات ایران است و سابقاً سلطنتی موروثی داشته است لیکن از بعد از حمله مغول سلطنت موروثی آنجا از بین رفته و تاتارها هر کسی را که میل داشته باشند بحکومت آنجا می‌فرستند. در آن تاریخ هرگز نیز جزو قلمرو خاك کرمان بوده است و تاریخچه مبسوط‌تر این ناحیه را تا آنجا که مربوط بخلیج است در فصل بعد می‌نگاریم.

مکران: احتمال می‌رود که درازمنه قدیم مکران جزویکی از ساتراپیهای مملکت وسیع ایران بوده است زیرا با آنکه ساکنین کنونی آنجا که به نام بلوچ موسومند قومیت جداگانه و خاصی برای خود تشکیل داده‌اند معذلك در زبان

ایشان هنوز بعضی شباهت‌های نزدیک بزبان ایرانی مشاهده می‌شود. از تاریخ قدیم این سرزمین اطلاعات کافی در دست نیست ولی می‌توان حدس زد که چون ایالت مزبور یکی از نواحی دور دست و مجهول مملکت ایران بوده است مدتها بحال خود افتاده و چون کسی مداخله در کار آن نکرده است بتدریج در تحت ریاست خوانین بومی یا خارجی به حالت استقلال درآمده است.

مطابق روایات بومی، مکران در قدیم مملکتی مستقل بوده و خانواده مشهور به «مالکین» بر آن سلطنت می‌کرده‌اند. حکمرانان این خانواده مملکت خود را به ایالاتی چند منقسم کرده و هر ایالت را به یک نفر حاکم می‌سپردند که در قلمرو حکومت خویش اختیارات تامه داشته است. این ایالات نیز بنواحی جزء تقسیم شده و هر ناحیه در تحت تسلط موروثی یکی از خوانین محلی بوده است. مجموع این ایالات «اتحادیه» بلوچ را تشکیل داده و حکومت کل با شخص «مالک» بوده است که همیشه در ایالت «کج» اقامت داشته و سایر حکام و خوانین از او اطاعت می‌نمودند و به‌وی خراج می‌دادند. این طرز حکومت ظاهراً با ساختمان اخلاقی بلوچها خیلی متناسب می‌باشد.

سلطنت خانواده «مالکین» در نیمه اخیر قرن هفدهم منقرض شده و بجای ایشان خانواده جدیدی بنام «بولیدی» روی کار آمد. از تفصیل تاریخ مکران تا قبل از این تغییر سلطنت اطلاعات جامعی در دست نیست و حتی نمی‌دانیم که «مالکین» اصلاً بلوچی بوده‌اند یا مالک عنوان و لقب خانوادگی ایشان است.

قرون وسطی : عمان و بحرین

« عمان هم از نقطه نظر سیاسی و تاریخی و هم از حیث موقع جغرافیائی از کلیه نقاط عربستان متروکتر و دور افتاده تر بوده است . از لحاظ ارتباطات خارجی با سایر اماکن عرب نشین عمان در مدت چندین قرن بمنزله جزیره ای بوده است که یکطرف آن را دریا و طرف دیگرش را بیابانی ریگزار احاطه می کرده است . اهالی آنجا نیز از سایر طوایف اعراب بدوی تر و بی تمدن تر هستند . فقط مسقط تا اندازه ای با دنیای خارجی آشنائی و مراوده دارد و بندر مذکور یگانه بندری است در تمام عمان که کشتی های بخاری بدانجا آمد و رفت می کنند . حکومت عثمانی حتی در زمان سلطان سلیمان هم بعمان دست نیافته و هیچیک از خلفای اولیه نیز نتوانستند آنجا را تحت نفوذ و تسلط خود در آورند . ناحیه عمان قرنهای متمادی مستقل بوده و حکمرانان آن بنام امام یا سلطان نامیده می شده اند و ساکنین آنجا عموماً عرب مسلمانند و نسب آنها بدو عشیره مهم قحطانی و عدنانی می رسد و اتصالاً این دو طایفه با یکدیگر در حال جنگ و جدال می باشند . »

اینست تاریخچه مختصری که « زومر » راجع بعمان ذکر می کند در صورتی

که عمان با همه دورافتادگی و انزوای خود اثرات زیادی در تاریخ خلیج فارس داشته است. سرگذشت قدیم این مملکت در پرده تاریکی و ابهام مستور است و اشاراتی که مؤلفین عتیق راجع به آن در کتب خود نموده اند بیشتر متضمن اطلاعات جغرافیائی است و مطالب زیادی راجع به تاریخ آنجا ندارد. مورخین بزرگ عرب نیز جز اشارات پراکنده و مبهمی در خصوص این مملکت در تألیفات خود ندارند و تنها مأخذی که راجع به وقایع تاریخی آنجا در دست است کتابی است موسوم به «کشف الغصه»^۱.

حدود قطعی عمان در ازمنه قدیمه کاملاً معلوم نیست ولی بطور کلی می توان گفت که وسعت آن در قدیم خیلی بیش از حالا بوده و حدود آن از طرف مغرب به یمن می رسیده است و خاک بحرین نیز در جزو آن بوده است.

اطلاعات ما در خصوص ساکنین اولیه عمان تحقیقی و مبنی بر اسناد و مدارک قطعیه نیست ولی اهالی آنجا باید طبیعتاً با سایر ساکنین شبه جزیره عربستان منسوب و مربوط باشند. از قرار معلوم اهالی قدیم آنجا از نژاد افریقائی یا «هامی» بوده اند و بعدها يك طایفه از نژاد بزرگ سامی از طرف شمال آمده و جای ایشان را گرفته اند مهاجمین جدید سامی مرکب از دو قبیله بوده اند یکی قحطانیان (اولاد جغتان) که در یمن اقامت گزیده اند و دیگری طایفه عدنانی که در صفحات شمالی شبه جزیره رحل اقامت افکندند.

عمان ابتدا در حوالی سنه ۳۲۶ میلادی در زمان کوروش کبیر بتصرف ایرانی ها در آمد ولی دیری نگذشت که قبایل بومی به کمک طوایفی که در اثر شکستن سد مأرب به اطراف پراکنده شده بودند ایرانی ها را از آنجا خارج کردند. بعدها خسرو انوشیروان قشون بزرگی به یمن فرستاده آنجا را متصرف گردید و بعلاوه

۱- تألیف صرهان ابن سعید ابن صرهان

حضرموت و محمره و عمان و بحرین را نیز به متصرفات ایران افزود. ایالات مذکور مدت مدیدی در تحت تسلط ایرانی‌ها باقی نماند زیرا در سنه ۶۳۰ حضرت رسول یمن و نجد را بحیطه تصرف اسلام درآورد و امرای عمان را هم که در آن موقع دو برادر موسوم به جعفر و عبد بودند به ترك بت پرستی و قبول اسلام دعوت کرد و آنها هم آئین جدید را به آسانی پذیرفتند.

در زمان خلافت ابوبکر عمان و حضرموت و بحرین را تحت طغیان افراشتند و ابوبکر چند نفر از سران سپاه خود را به جنگ شورشیان فرستاده و بزودی آتش فتنه و طغیان را در عمان خاموش کرد. بلاذری در فتوح البلدان می گوید که عمر در سنه ۱۵ هجری شخصی موسوم به عثمان ابن ابی العاصی را به حکومت عمان و بحرین منصوب نموده و از این رو معلوم می شود که در آن تاریخ عمان جزو قلمرو خلافت بوده است. لیکن تسلط خلفا بر عمان ظاهراً اسمی بی مسمی بوده تا آن که عبدالملك خلیفه اموی در سنه ۶۵ به خلافت رسید و چندین بار قشون به عمان فرستاد تا بالاخره آنجا را متصرف گردید و از جانب خود حاکمی بدانجا گسیل داشت. بعدها در طول زمان مشاغل جزء از قبیل تحصیلداری و غیره به مأمورین محلی واگذار گردید و عاقبت شخصی موسوم به جناح ابن عبدحنوی^۱ به سمت والی آنجا منصوب شد. اهالی از این فرصتی که خلیفه به دست آنها داده بود استفاده کرده و در سنه ۷۵۱ میلادی شخصی معروف به جلند ابن مسعود را به امیری خویش انتخاب نمودند و او را به عنوان اولین امام بحق عمان نامیدند. این جنبش استقلال طلبی ظاهراً در تحت نفوذ و تأثیرات مذهبی به عمل آمده است زیرا در آن موقع فرقه

۱- طایفه حنوی در جزو مهاجرین اولیه عمان محسوب میشوند و هنوز هم قسمت اعظم ساکنین عمان خاص را تشکیل می دهند. حنوی‌ها همیشه در امور مملکتی عمان دارای نفوذ بسیار بوده اند و فعلاً جمعیت عمان عبارت از ۲ طبقه بزرگست که یکی همین حنوی‌ها هستند و دیگری غفیری‌ها.

عبادیه در سرتاسر عمان قوت و قدرت گرفته بودند^۱.

پس از آن تاریخ یعنی از زمان حکومت جلند تا اواخر قرن هیجدهم (به استثنای مدت ۲۶۰ سال که طایفه بنی بنهان قوت داشتند و سلسله «ملوک» را ایجاد کردند) حکومت عمان در دست يك سلسله طولانی امام‌هائی بود که دارای اقتدار کامل نظامی و سیاسی و مذهبی بودند و غالباً از بین طوایف عضد و صنوی و کندی یا یأربی انتخاب می‌شدند و مرکز حکومت ایشان دریکی از بلاد داخلی خاک عمان بود. تاریخ این مدت (که به تفصیل در کتاب کشف‌العضد مندرج است) به استثنای بعضی وقایع عمده غالباً عبارت از شرح کشمکشهای بین عشایر و زد و خورد ایشان بر سر تحصیل قدرت است و ذکر آن در اینجا باعث ملالت خاطر خواننده می‌شود. معذک برخی از رؤس حوادثی که در طول این مدت اتفاق افتاده و منتج به نتایج عمده‌ای گردیده است در اینجا نقل می‌شود.

در زمان امامت «الوارث» خلیفه هرون الرشید (۷۸۹-۸۰۹ میلادی) در صدد افتاد که مجدداً عمان را فتح کرده و آن را جزو قلمرو خلافت قرار دهد. در عهد حسن جانشین «الوارث» به تهاجم و حمله دزدان جسور دریائی که مرکز اقامت خود را در شمال «سند» قرار داده و در آبهای مجاور عمان بغارتگری مشغول بودند خاتمه داده شد. این واقعه نشان می‌دهد که اولاً مسئله دزدان دریائی از قدیم در این دریاها سابقه داشته و ثانیاً اهالی عمان در کشتی رانی و دریانوردی ماهر و آزموده بوده‌اند.

در یکموقع که عمان به حال اغتشاش و هرج و مرج افتاده بود خلیفه عباسی مهتدی (۸۹۲-۹۰۲) حاکم بحرین موسوم به محمد بن نور را مأمور نمود که بدانجا

۱- فرقه عبادیه يك طایفه از خوارج هستند و خوارج آنهائی را گفته‌اند که معتقد به منحصر بودن مقام روحانی امامت و خلافت بقبیله قریش نبوده‌اند.

حمله نماید و وی امر خلیفه را اطاعت کرده با ۲۵۰۰۰ قشون به عمان رفت و امام آنجا را که « اذان » نام داشت به قتل رسانید و سرش را بنزد خلیفه فرستاد . در این واقعه بسیاری از خانواده های عمان جلای وطن اختیار کرده به هرمز و بصره و شیراز مهاجرت نمودند و « نور » با کمال قساوت در آنجا مشغول حکومت شد چنانکه « دست و گوش مردم را می برید ، چشمان نجبارا کور می نمود ، و صدمات فوق العاده به اهالی وارد می آورد ، قنات های آب را خراب می کرد و کتابها را می سوزانید و بالاخره در عرض اندک مدتی سر تا سر مملکت را خراب و ویرانه ساخت » . وقتی « نور » به بحرین مراجعت کرد شخصی را از جانب خود به حکومت عمان گماشت لیکن مردم به انتقام مظالم « نور » او را به قتل رسانیدند . پس از آن در عرض سی سال هفت نفر امام انتخاب شد و در طول این مدت غالباً اهالی عمان خراجگزار خلفا بودند و چند مرتبه هم قشون آنها بدانجا حمله برد تا از سنه هزار میلادی ببعد که ضعف و انحطاط خلافت عباسی شروع گردید دیگر نگری از مداخله خلفا در امور این ایالت به میان نیامد .

اهالی عمان دوباره طرز حکومت قدیم خود را پیش گرفتند ولی در اواسط قرن دوازدهم طایفه « بنهان » قوت یافتند و تا سنه ۱۴۲۹ میلادی که دوباره امامت برقرار گردید در مملکت عمان حکومت کردند و بعد از آنهم به مدت دو قرن نفوذ و تسلط ایشان در آنجا باقی بود .

در زمانی که عمان هنوز در تحت حکومت ملوک « بنهان » بود دو مرتبه ایرانی ها بدانجا حمله بردند : اول اهالی شیراز در سنه ۱۲۶۵ و دویم امیر محمد ابن احمد الخوزی از اهالی هرمز بسرکردگی مغولها که در آن موقع تقریباً بر تمامی خاک ایران تسلط داشتند بعدها مهاجمین مذکور از عمان اخراج گردیدند ولی « سلاطین هرمز » تا اوایل قرن شانزدهم پیوسته برای خود حقی در آنجا

قائل بودند . در قرن مزبور پرتغالی‌ها به خلیج فارس رسیده‌اند و ما روایت خود را راجع به تاریخ قدیم عمان در همینجا ختم می‌کنیم تا در فصول بعد که راجع به عملیات پرتغالی‌ها در آبهای خلیج صحبت خواهیم کرد دو باره رشته وقایع عمان را شروع نمائیم .

در خصوص حملات بعدی ایرانی‌ها به خاک عمان اطلاعات زیادی در دست نیست لیکن احتمال می‌رود که بقایای کاریزها و قنوات و خرابه‌های ابنیه فخمه و سدهای بزرگ سنگی که در نقاط مختلف عمان یافت می‌شود همه به دست مهاجمین ایرانی یا بتعلیم و راهنمایی ایشان ساخته شده باشد . بعلاوه ایرانی‌ها ظاهرأ طرز زراعت و فلاحت خود را هم به اهالی عمان آموخته‌اند زیرا طریقه زراعت بومی در نواحی داخلی عمان بر خلاف انتظار فوق‌العاده ماهرانه و مطابق اسلوب صحیحه است لیکن از زبان و مذهب و فلسفه ایرانیان در این صفحات هیچگونه اثری باقی نیست .

بحرین : در قرون اولیه میلادی بحرین که در وسط ساحل عربستان خلیج فارس واقع است به مناسبت اسم یکی از نواحی عمده آن به نام « هاجر » معروف بوده و ایالت مشهور به حصنه نیز جزو آن محسوب می‌شده است . تاریخ قدیم این ناحیه فوق‌العاده مغشوش و غیر منظم است .

در خصوص ساکنین اولیه بحرین اطلاعات قطعی در دست نیست و نخستین کسی که راجع به این موضوع مطالبی نگاشته است مورخ معروف طبری است که در کتاب خود می‌گوید :

« در عهد پادشاهان اشکانی غیر از قبیله معدابن عدنان که اجداد آنها را بخت‌النصر از عربستان به اسارت آورده بود طوایف عرب دیگری در عراق اقامت نداشتند و سایر قبایل اعراب در بیابان حجاز یا در یمن سکونت داشته و بواسطه

کمی آذوقه و زد و خوردهای داخلی در زحمت و مضیقه بسیار بودند. بدینجهت
 عدۀ کثیری از سلاطین عرب و امرای حجاز مملکت خود را ترك گفته و چون
 از ترس پادشاهان اشکانی جرأت ورود به خاک عراق را نداشتند ناگزیر در بحرین
 و یمامه اقامت اختیار نمودند.

«کوزن دو پرسوال» سنه ۱۹۰ میلادی را برای این واقعه تعیین می نماید و
 ضمناً تفصیل افسانه مانند ذیل را از کتاب اغانی ابن خلدون نقل می کند:

«خانواده های مهاجر عرب در تحت ریاست «مالك» و برادرش عمرو
 حرکت کرده در سنه ۱۹۰ میلادی به هاجر که ناحیه عمده بحرین است رسیدند و
 چون ساکنین بومی آنجا از ورود ایشان به خاک بحرین ممانعت می کردند ناگزیر
 اعراب با آنها جنگیده همه را از آن سرزمین تاراندند و خود به جای ایشان
 در آنجا اقامت اختیار کردند.

اعراب پیش از خارج کردن ساکنین قدیم بحرین از کاهنه قبیلۀ خود
 (زرقاء) استفسار کردند که چه باید بکنند. کاهنه در جواب آنها گفت: این
 مکان بعد از این تونوخ (توقفگاه) شما خواهد بود تا موقعی که غرابی حلقه
 پیا بدین صفحات آمده بر نخلی بنشیند و بعد فریاد زنان از روی آن برخاسته
 پرواز نماید. آن وقت بر شما لازم خواهد بود که دنبال آن حرکت کرده بحیره بروید.
 به این مناسبت بود که مهاجرین مذکور به نام «تونوخ» یا تونوخیه نامیده شدند.
 بزودی قبایل مختلف دیگری نیز از اعراب به این مهاجرین پیوسته با آنها
 عهد اتحاد و یگانگی بستند و سوگند یاد کردند که همواره با هم دوست و متحد
 بوده و به کمک یکدیگر قیام نمایند. از آن موقع به بعد تمام طوایفی که در بحرین
 گرد آمده بودند جمعاً بنام تونوخیه موسوم گردیدند.

«تونوخیه» پس از چندین سال اقامت در بحرین یکروز غرابی را مشاهده

کردند که پاهای آن با چند حلقه طلا زینت شده بر روی نخلی نشست و بعد فریاد زنان از روی آن پرواز کرد. اعراب چون پرنده مذکور را دیدند به یاد پیشگوئی کاهنه افتادند و دنبال غراب حرکت کرده به سرزمین عراق رسیدند. در آنجا مالک رحل اقامت افکند و شهر حیره را بنا نهاد.

این قصه که مؤلف اغانی آن را نقل کرده است قدیمترین مأخذ است راجع به اصل و نسب تونوخیه یا اهالی بحرین.

طبری می گوید در زمان اردشیر (اوایل قرن سوم میلادی) پادشاهی در بحرین بود موسوم به «ساتیرون» که در حصار و قلعه مستحکمی اقامت داشت. اردشیر چون نواحی اطراف فارس را مسخر خویش ساخت قشونی هم به بحرین فرستاد و پس از یکسال محاصره قلعه را متصرف شده خزائن و دفائن آن را به ایران آورد و بعد پسر خود شاپور اول را به حکمرانی آنجا گماشت.

بعدها در اوایل مائه چهارم میلادی در موقعی که شاپور دوم هنوز طفل و صغیر بود قبایل عرب بحرین و یمامه چندین مرتبه به خاک ایران هجوم آوردند. شاپور وقتی به حد بلوغ رسید به جانب قبایل مذکور حمله برد و جماعت کثیری از ایشان را به قتل رسانید. بقیه عده ای به خاک بین النهرین پناهنده شدند و عده ای هم که از اهل بحرین بودند به وطن خود مراجعت کردند. شاپور دست از تعاقب ایشان نکشید و با لشکری انبوه سوار کشتی شده در قطیف پیاده گردید و عده زیادی از اهالی بحرین را به قتل رسانید و بعلاوه هاجر را بتصرف خود در آورد و قسمت اعظم قبیله عبدالعیش را معدوم ساخت و به تمیم حمله برد. عاقبت همینکه از قتل و خونریزی خسته گردید به لشکریان خود دستور داد که شانه اسرا و محبوسین را سوراخ کرده طناب از میان آن بگذرانند و به این واسطه شاپور در تاریخ شرق به نام ذوالاکتاف معروف شده است. از آن موقع به بعد بحرین جزو متصرفات

فارس گردید .

بعد از این حادثه مهم دیگری در صدر اسلام یعنی در اوایل قرن هفتم میلادی در تاریخ بحرین اتفاق افتاد . نفوذ و قدرت اسلام متدرجاً به سمت مشرق بسط و توسعه می یافت . و حضرت رسول در سال نهم بعثت خود العلی پسر خضرامی را مأمور ساخت که به نزد منذر رئیس قبیله عبدالقیس که در آن وقت از جانب خسرو ثانی شاهنشاه ایران حکومت بحرین داشت رفته و او را به قبول اسلام دعوت نماید . منذر و اهالی بحرین که طوایف عبدالقیس و بنی بکر در جزو زعمای ایشان بودند قبول اسلام کرده و تا زمان خلافت ابوبکر به این دین باقی ماندند . پس از مرگ منذر اهالی بحرین چون به خود افتادند همگی از آئین اسلام برگشتند لیکن شخصی موسوم به « جرود » قبیله عبدالقیس را مجدداً به کیش اسلام عودت داد و فقط بنی بکر بحال ارتداد باقی مانده و در صدد افتادند که پادشاهی برای خود انتخاب نمایند . حضرت رسول ، العلی را مأمور دفع شورشیان نمود و وی با قشون خویش از نجد و یمامه گذشته و به خاک تمیم که مابین یمامه و بحرین واقع است و اهالی آن مسلمان بودند داخل گردید . سرکرده شورشیان موسوم به حاتم در آن وقت ناحیه قطیف و قسمت اعظم حوالی هاجر را به تصرف خود درآورده بود . العلی بعد از محاصره طولانی ، قلعه « جوائه » را با جزیره داریان واقع در خلیج فارس متصرف شد و حاتم را به قتل رسانیده اسرا و غنائم بسیار به چنگ آورد و تسلط اسلام را دوباره در آنجا برقرار نمود و خود از جانب خلیفه در آنجا به حکومت پرداخت . از آن موقع ببعد بحرین جزو قلمرو خلافت بنی امیه قرار گرفت و در زمان خلفای عباسی ضمیمه عمان و یمامه گردیده و این حال همچنان باقی بود تا قرامطه بدانجا دست یافته و آن را مستقل ساختند .

در سنه ۶۳۹ العلی در صدد افتاد که فتوحات مسلمین را از سمت مشرق توسعه

دهد و بدین قصد قشون خود را به کشتی نشانده از خلیج فارس عبور نمود و عازم تسخیر فارس شد. همینکه به ساحل رسید کشتی‌ها را بدون محافظ و پاسبان گذاشت و خود بداخله خاک دشمن رفت. ابتدا در عرض راه کسی مزاحم حال او نگردید ولی بالاخره سپاه دشمن به مقابله وی آمد و جنگی بین آنها اتفاق افتاد و العلی خود را مواجه با اشکال و خطری بزرگ دید. به اینجست به عجله قاصدی به مدینه فرستاد و عتبه سردار مسلمین با دوازده هزار قشون به امداد وی آمد و متفقاً دشمن را شکست دادند. تفصیل فتح فارس به دست مسلمین در فصل سابق شرح داده شد.

بنا بقول ابن خرداذبه که در حوالی قرن ۸۶۴ میلادی می‌زیسته در آن ایام دزدی دریائی در سواحل بحرین شیوع داشته است.

ابن خرداذبه می‌گوید: «اهالی بحرین همه دزد و قطاع‌الطریقند و زراعت در میان ایشان معمول نیست ولی درخت خرما و شتر زیاد دارند». در جزو بلاد بحرین که این مؤلف نام می‌برد اشاره‌ای هم به قطیف و هاجر و جوائه و داریان می‌نماید. قدامه که چند سال بعد از ابن خرداذبه کتاب خود را تألیف کرده است می‌گوید: «مطابق جدول مالیاتی سنه ۲۳۷ هجری مجموع عواید خلیفه از بحرین و یمامه به پانصد و ده هزار دینار بالغ می‌گردد». «خرداذبه می‌نویسد: که هوای بحرین تولید التهاب می‌کند و در جای دیگر می‌گوید «در بحرین یکقسم خرما وجود دارد موسوم به انابیج که شراب مخصوصی از آن می‌گیرند و هر کس از آن شراب بیاشامد عرق بدنش رنگ سفید لباس را برنگ زرد مبدل می‌سازد».

ناصر خسرو می‌گوید ساکنین بحرین از قبیله عبدالقیس‌اند که از تهامه بدانجا مهاجرت کرده‌اند. خود ناصر خسرو در موقع مراجعت از سفر مکه در سنه ۱۰۵۱ شهر لبحسار را دیده است. این شهر ابتدا قلعه‌ای بوده است در نزدیکی هاجر

پایتخت قدیم بحرین و ناصر خسرو توصیف جامع و دلکشی از تاریخ و اوضاع اجتماعی آن در زمان معاصر خودش کرده است. به قول ناصر خسرو این شهر را ابوطاهر الجنابی رئیس فرقه قرمطیان^۱ در سنه ۳۱۴ هجری بنا نهاده و ابتدا آن را به نام «المؤمنیه» موسوم نموده بوده است. در آن موقع قرامطه به ریاست شخصی موسوم به ابوسعید بحرین را میدان تاخت و تاز خود قرار داده بوده اند. ناصر خسرو در توصیف لحسا می گوید:

«لحسا شهر است که همه سواد و روستای او حصار است و چهار باروی قوی از پس یکدیگر در گرد او کشیده است از گل محکم و میان هر دو دیوار قرب یک فرسنگ باشد و چشمهای آب عظیم است در آن شهر که هر یک پنج آسیاگرد باشد و همه این آب در ولایت بر کار گیرند که از دیوار بیرون نشود و شهری جلیل در میان این حصار نهاده است با همه آلتیکه در شهرهای بزرگ باشد، در شهر بیش از بیست هزار مرد سپاهی باشد، و گفتند سلطان آن مردی شریف بود و آن مردم را از مسلمانی بازداشته بود و گفته نماز و روزه از شما برگرفتم و دعوت کرده بود آن مردم را که مرجع شما جز با من نیست و نام او ابوسعید بوده است و چون از اهل آن شهر پرسند که چه مذهب داری گوید که ما بوسعیدیم. نماز نگویند و روزه ندارند ولیکن بر محمد مصطفی صلی الله علیه و سلم و پیغامبری او مقررند. ابوسعید ایشان را گفته است که من باز پیش شما آیم یعنی بعد از وفات و گور او به شهر لحسا اندر است و مشهدی نیکو جهة او ساخته اند و وصیت کرده است فرزندان خود را که مدام شش تن از فرزندان من این پادشاهی نگاهدارند

۱- قرامطه طایفه ای بودند که «حمدان قرمط» مؤسس فرقه خود را پیغمبر بحق دانسته و با مسلمین کینه و عداوت مخصوصی داشته اند. طایفه مزبور تمام قوانین اسلامی را نقض کرده و احکام و فرایض جدیدی برای خویش وضع نموده بودند و شرب مسکرات را حلال و جائز می شمردند. آغاز فتنه قرامطه در دولت اسلامی در سنه ۲۷۶ هجری بوده است.

و محافظت کنند رعیت را بعدل و داد و مخالفت یکدیگر نکنند تا من باز آییم .
 اکنون ایشان را قصری عظیم است که دارالملک ایشانست و تختی که شش ملک
 بیک جای بر آن تخت نشینند و به اتفاق یکدیگر فرمان دهند و حکم کنند و شش
 وزیر دارند پس این شش ملک بر یک تخت بنشینند و شش وزیر بر تختی دیگر
 و هر کار که باشد بکنکاج یکدیگر می سازند و ایشان را در آن وقت سی هزار بنده
 درم خریده زنگی و حبشی بود و کشاورزی و باغبانی می کردند و از رعیت عشر
 چیزی نخواستند و اگر کسی درویش شدی یا صاحب قرض او را تعهد کردند
 تا کارش نیکو شدی و اگر زری کسی را بردیگری بودی بیش از مایه او طلب
 نکردندی و هر غریب که بدان شهر افتد و صنعتی داند چندانکه کفاف او باشد
 مایه بدادندی تا او اسباب و آلتی که در صنعت او به کار آید بخریدی و به مراد
 خود زر ایشان که همانقدر که ستده بودی باز دادی و اگر کسی از خداوند ملک
 و اسباب را ملکی خراب شدی و قوت آبادان کردن نداشتی ایشان غلامان خود
 را نامزد کردند که بشدندی و آن ملک و اسباب آبادان کردند و از صاحب ملک
 هیچ نخواستندی ، و آسیاها باشد در لحسا که ملک سلطان باشد بوی رعیت غله آرد
 کنند که هیچ نستانند و عمارت آسیا و مزد آسیابان از مال سلطان دهند و آن سلاطین
 را سادات می گفتند و وزیرای ایشان را شائره و در شهر لحسا مسجد آدینه نبود
 و خطبه و نماز نمی کردند الا آنکه مردی عجمی آنجا مسجدی ساخته بود نام
 آن مرد علی ابن احمد مردی مسلمان حاجی بود و متمول و حاجیان که بدان شهر
 رسیدندی او تعهد کردی ، در آن شهر خرید و فروخت و داد و ستد بسرب می کردند
 و سرب در زنبیالها بود در هر زنبیلی شش هزار درم سنگ ، چون معامله کردند
 زنبیل بر شمردندی و همچنان برگرفتندی و آن نقد کسی از آن بیرون نبردی
 و آنجا فوطه های نیکو بافند و به بصره برند و بدیگر بلاد ، اگر کسی نماز کند

او را باز ندارند ولیکن خود نکنند. و چون سلطان بر نشینند هر که باوی سخن گوید او را جواب خوش دهد و تواضع کند و هر گز شراب نخورند، و پیوسته اسبی تنگ بسته با طوق و سرافسار بدر گورخانهٔ ابوسعید بنوبت بداشته باشند روز و شب یعنی چون ابوسعید برخیزد بر آن اسب نشینند و گویند ابوسعید گفته است فرزندان خویش را که چون من بیایم و شما مرا باز نشناسید نشان آن باشد که مرا با شمشیر من برگردن بزنید اگر من باشم در حال زنده شوم و آن قاعده بدان سبب نهاده است تا کسی دعوی بوسعیدی نکند. و یکی از آن سلطانان در ایام خلفای بغداد با لشکر به مکه شده است و شهر مکه ستده و خلقی مردم را در طواف در گرد خانهٔ کعبه بکشته حجر الاسود از رکن بیرون کرده بلحساب بردند و گفته بودند که این سنگ مقناطیس مردم است که مردم را از اطراف جهان به خویشتن می کشد و ندانسته اند که شرف و جلالت محمد مصطفی صلی الله علیه و سلم بدانجامی کشد که حجر از بسیار سالها باز آنجامی بود و هیچکس بآنجا نمی شد، و آخر حجر الاسود از ایشان باز خریدند و بجای خود بردند و در شهر لحسا گوشت همهٔ حیوانات فروشند چون گربه و سگ و خر و گاو و گوسپند و غیر او هر چه فروشند سروپوست آن حیوان نزدیک گوشتش نهاده باشند تا خریداراند که چه می خرد و آنجا سگ را فربه کنند همچون گوسپند معلوف تا از فربهی چنان شود که نتواند رفتن بعد از آن می کشند و می خورند.

و چون از لحساب جانب مشرق روند هفت فرسنگی دریاست اگر در دریا بروند بحرین باشد و آن جزیره ایست پانزده فرسنگ طول آن و شهری بزرگست و نخلستان بسیار دارد و مروارید از آن دریا بر آورند و هر چه غواصان بر آوردندی

۱- حجر الاسود را ابوطاهر پسر ابوسعید در سنه ۳۱۸ هجری بلحسا برد و بعدها قرامطه آنرا در سنه ۳۲۹ بجای خود عودت دادند.

يك نيمه سلاطين لحسا را بودی ، و اگر از لحسا سوی جنوب بروند بعمان رسند و عمان بر زمین عرب است ولیکن سه جانب او بیابان و برّ است که هیچکس آنرا نتواند بریدن و ولایت عمان هشتاد فرسنگ در هشتاد فرسنگ است و گرمسیر باشد و آنجا جوز هندی که نارگیل می گویند روید ، و اگر از عمان بدریا روی فرا مشرق روند بیارگاه کیش و مکران رسند ، و اگر سوی جنوب روند بعدن رسند و اگر جانب دیگر بفارس رسند ، و بلحسا چندان خرما باشد که ستوران را بخرما فر به کنند که وقت باشد که زیادت از هزار من بیکدینار بدهند ، و چون از لحسا سوی شمال روند به هفت فرسنگی ناحیتی است که آنرا قطیف می گویند و آن نیز شهری بزرگ است و نخیل بسیار دارد و امیری عرب بدر لحسا رفته بود و یکسال آنجا نشسته و از آن چهار باره که دارد یکی سته و خیلی غارت کرد و چیزی بدست نداشته بود با ایشان و چون مرا بدید از روی نجوم پرسید که آیا من می خواهم که لحسا بگیرم توانم یا نه که ایشان بی دین اند من آنچه مصلحت بود می گفتم و نزدیک منم بدویان با اهل لحسا نزدیک باشند به بی دینی که آنجا کس باشد که به يك سال آب بردست نزنند و این معنی که تقریر کردم از سربصیرت گفتم نه چیزی از اراجیف که من نه ماه در میان ایشان بودم به يك دفعه نه بتفاریق و شیر که نمی توانستم خورد و از هر کجا آب خواستمی که بخور می شیر بر من عرض کردند و چون نستمی و آب خواستمی گفتندی هر کجا آب بینی آب طلب کن که آن کس را باشد که آب باشد و ایشان همه عمر هرگز گرمابه ندیده بودند و نه آب روان .

ادریسی که یکقرن بعد از زمان ناصر خسرو می زیسته چون اطلاعات شخصی در خصوص بحرین نداشته است مطالب مهمی بر معلومات ما راجع به آنجا نمی افزاید

مشارالیه در یکجا می گوید :

« جزیره عمده بحرین جزیره « اول » است که شش میل طول و عرض آن می باشد . پایتخت آن بحرین شهر پر جمعیت آبادی است و در حوالی آن سبزه و خرما بفرآوانی می روید . چندین رشته آب شیرین در آنجا هست که غالب آنها به شکل آبشار درآمده و سنگهای آسیاب را می گرداند . حکومت جزیره در دست امیری مستقل است و اهالی آنجا از حسن سلوک و عدالت و تقوای او نهایت رضایت را دارند و وقتی او می میرد شخص عادل و مقدس دیگری را به جای وی انتخاب می نمایند . »

ابوالفدا (۱۳۲۱ میلادی) شاهزاده و جغرافیایانویس شامی که کتاب خود را از روی مؤلفات پیشین اقتباس و تألیف نموده است می گوید « بحرین مجاور نجد است و بنام هاجر نیز نامیده می شود . در زمان او شهر لحسا ظاهراً از اهمیت و اعتبار سابق خود افتاده بوده است زیرا نویسنده متذکر می شود که « شهر کوچک است . . . و برج و بارو ندارد » . محل این شهر را ابوالفدا بقدر دو روز مسافت در سمت جنوب غربی قطیف معین کرده و می گوید مانند دمشق اطراف آن را درختان نخل احاطه کرده است . قطیف نیز دارای نخلستانهای زیاد و مغاصهای مروارید بوده است و یکی از اهالی بومی آنجا به ابوالفدا گفته است که شهر دیوار محکمی با چهار دروازه و يك خندق بزرگ دارد و در موقع جزر و مد آب دریا تا پشت دیوار رسیده و سپس مجدداً عقب می رود و خشکی ظاهر می گردد . چون شهر در انتهای خلیج واقع بوده است کشتی های بزرگ تجارتي با مال التجاره خود بدانجا آمد و رفت می کرده اند .

ابن بطوطه با آنکه شهر و ناحیه بحرین را با هم یکی دانسته و فرقی بین آنها نگذاشته است معذلك اطلاعاتی که در خصوص آنجا بدست می دهد از منقولات

ابوالفدا صحیح‌تر است زیرا خود او در مسافرت مکه از بندر صیرف و خلیج فارس گذشته و آنجا را بچشم دیده است. مشارالیه می‌گوید «بحرین شهر معتبر قشنگی است که انهار و بساتین و اشجار فراوان دارد و آب در آنجا به آسانی بدست می‌آید یعنی همینکه قدری خاک زمین را با پنجه کنند آب از زیر آن جاری می‌شود. در این ناحیه نخل خرما و انار و لیمو و پنبه بعمل می‌آید و هوا فوق‌العاده گرم است و بقدری شن در آنجا وجود دارد که غالباً ابنیه و منازل را در زیر خود مدفون می‌سازد». در زمان ابن بطوطه همین شن و ماسه متحرک راه خشکی بین بحرین و عمان را مسدود ساخته بوده است و هیچکس نمی‌توانسته است غیر از راه دریا از راه دیگری به عمان و بحرین ایاب وذهاب نماید. قطیف در آن موقع «شهر زیبائی بوده است که نخل بسیار داشته و اعراب ساکن آنجا هم رافضی^۱ بوده‌اند و بدون هیچ بیم و پروائی کفر و بی‌دینی خود را ظاهر می‌ساخته‌اند» ابن بطوطه شهر هاجر را هم دیده است و این شهر همانست که ضرب‌المثل مشهور «خرما به هاجر بردن» در باره آن گفته شده است زیرا خرما در آنجا بحدی فراوان است که اهالی آنرا عوض نواله بچهارپایان می‌دهند. اعراب ساکن این ناحیه اغلب از قبیله عبدالقیس هستند.

۱- رافضی‌ها يك فرقه از مسلمین شیعه هستند و آنها را از اینجهت رافضی گفته‌اند که وقتی با زید پسر امام زین‌العابدین بیعت نمودند از او تقاضا کردند که ابوبکر و عمر را طرد و تکفیر نماید لیکن زید بعنوان اینکه این دو نفر از صحابه خاص جد او پیغمبر بوده‌اند از قبول تقاضای ایشان امتناع ورزید و باینجهت اشخاص مذکور از بیعت او برگشتند و از آنرو بنام رافضیه مشهور شدند. امروز سنی‌ها کلیه فرق شیعه را بنام رافضی مینامند.

صیرف - کیش - هرمز

این سه مکان از ابتدای قرن نهم تا مدت هفت قرن متوالیاً در تاریخ خلیج فارس دارای اهمیت و اعتبار مخصوص بوده‌اند. «ون سنت» به تبعیت قول «ویلیام-اوزلی» محل صیرف را در مقابل جزیره کیش دانسته‌است ولی خرابه و آثاری در آنجا دیده نمی‌شود که مؤید این ادعا باشد. «موریر» بطوریکه افواها شنیده بوده است می‌نویسد در محل کنونی «طاهری» آثار خرابه‌ای باقی است و کتیبه‌هایی نیز بخط کتیبه پرسپولیس در آنجا موجود می‌باشد ولی مسافرینی که بعدها بدانجا رفته‌اند اثری از این کتیبه‌ها نیافته‌اند. نخستین کسی که محل حقیقی صیرف را تشخیص داده و شرحی نیز راجع بآن نوشته است «کاپیتان کمپتورن» عضو بحریه هندوستان می‌باشد که خود بشخصه در سنه ۱۸۳۵ آنجا را دیده است.

قصبه جدید طاهری در محل صیرف قدیم واقع است و این قصبه نقطه غیر معروف و بی‌اهمیتی است که غالباً صیادان عرب در آنجا اقامت دارند. در سمت مغرب در دامنه رشته جبالی که ارتفاع قله آن به پنج هزار پا می‌رسد و بموازات خلیج فارس امتداد دارد تپه کوچکی است که بر روی آن قلعه چهار گوش محفوری

بنا شده است. مابین کوه مزبور و دریا دامنه‌ایست بارتفاع ۶۰۰ تا ۷۰۰ پا که بر روی آن خرابه‌های شهر قدیم واقع می‌باشد. آثار و بقایای بلده قدیم اسلامی صیرف بمسافت دو میلی قصبه طاهری در حاشیه ساحل قرار گرفته و عبارت از توده‌های عمارات مخروبه‌ایست که از کنار دریا تا پای تپه‌ها امتداد دارد. مابین این خرابه‌ها آب انبارهای مخروبه زیادی دیده می‌شود که همه بطرز آب انبارهای کنونی آن صفحات ساخته شده است به این معنی که چاله‌های مستطیل بزرگی کنده اطراف آنرا با آهک و ساروج اندوده‌اند و برای جلوگیری از تبخیر آب سقف مدوری هم بر روی آن زده‌اند ولی سقفهای مذکور امروزه همگی فرو ریخته و خراب شده‌اند. ظروف شکسته سفالین زیاد با چند قطعه چینی در آن حوالی یافت شده است. در ۱۸۵۷ از کلیه عمارات این شهر فقط يك مسجد بزرگ که از سنگ تراش ساخته شده است و هیئت ظاهر آن بر زیبایی و شکوه گذشته‌اش دلالت می‌کرد باقی مانده بود ولی آنهم در شرف خرابی و انهدام افتاده است. در نزدیکی این مسجد قنات خشکی مشاهده می‌شود و عده زیادی هم سنگ قبر با کتیبه‌های کوفی در آنجا پیدا شده است. یکی از این سنگها بموزه بریطانی برده شده و تاریخ آنرا اواخر قرن دهم میلادی معین کرده‌اند.

اینها بقایا و آثار عمده‌ای است که از این شهر مشهور اسلامی باقی مانده است لیکن در داخله خاک مزبور آثار قدیمی‌تر و مهم‌تر نیز یافت می‌شود که شرح آنها در کتاب «استیف» بتفصیل داده شده است. دهانه غارهایی که در دامنه تپه‌ها واقع است پر از دخمه‌های سنگی است که برای رسیدن باغلب آنها باید نردبان گذاشت. گشادی مدخل این غارها سه قدم در دو قدم است و هر مدخلی بدو یا چند دخمه ساروجی راه دارد که در هر کدام مقداری خاک نرم و استخوان پوسیده انسانی یافت می‌گردد و از اینرو معلوم می‌شود که دخمه‌های مذکور مقبره

زرتشتیان بوده است. کمی دورتر در دامنه تپه‌ها نیز بقایا و آثاری مشاهده می‌شود که از این دخمه‌ها هم عجیب‌تر و جالب توجه‌تر هستند. چند پلکان پهن و کوتاه سنگی که در دو سمت دهانه غار ساخته شده است به محل این خرابه‌ها اتصال می‌یابد. در سرتاسر این دامنه که تقریباً نیم میل مساحت آنست شن و ماسه طبقه‌علیا را بکلی پوشانده است و چند ستون سنگی بطور متفرق در آنجا دیده می‌شود که بزرگترین آنها شش الی نه پا قطر و از دوازده تا چهارده پا ارتفاع دارد. در آن قسمت از دامنه که شن و ماسه روی آنرا نپوشیده و سطح آن نمایان است عده زیادی دخمه کوچک و بزرگ مشاهده می‌شود که همه در ردیفهای منظم قرار گرفته است و فقط جدار سنگی نازکی آنها را از یکدیگر جدا می‌سازد. چندین چاه که هر کدام دو الی سه پا قطر دهانه آنست در دامنه تپه حفر شده و یکی از آنها که بر روی خود تپه واقع است ۲۰۴ پا عمق دارد و آب زیادی می‌گیرد. تاریخ قطعی این خرابه‌ها هنوز کشف نشده است. در «فهرست کتب شرقی» می‌نویسد صیرف را کیکاوس که ظاهراً معاصر داود بوده است بنا کرده است ولی آنچه از خود این خرابه‌ها می‌توان حدس زد اینست که مدتهای مدید قبل از احداث شهر اسلامی صیرف این نقطه مسکون و آباد بوده است.

راجع بتاریخ صیرف در قرون وسطی اطلاعات زیادی از مصنفین اسلامی در دست است. شهر مذکور در عرض سه یا چهار قرن بنادر عمده فارس بشمار می‌رفته و یکی از بزرگترین مراکز تجارتی خلیج فارس بوده است. چنانکه قبلاً اشاره کردیم نخستین کسی که ذکری از این شهر نموده است سلیمان تاجر و ابوزید صیرفی در قرن نهم بوده‌اند. بعد از آنها اسطخری در مائه دهم میلادی شرح مبسوطی راجع بآنجا نگاشته و منجمه می‌گوید:

«بعد از شیراز صیرف مهمترین شهر فارس است و از حیث وسعت به همان

اندازه شیراز می باشد. خانه های آنجا از چوبهای سخت و محکم زنگباری ساخته شده و دارای چندین طبقه است. شهر مذکور در ساحل دریا واقع شده و دارای ابنیه قشنگ و جمعیت زیاد می باشد. ساکنین آنجا بقدری بخانه های ظریف و خوش ساخت علاقه دارند که گاهی تا سی هزار دینار برای ساختمان عمارت و تنظیم باغ اطراف آن بمصرف می رسانند. آب خوب و میوه عالی را از کوه جام که در مجاورت شهر واقع است می آورند و هوای صیرف از کلیه نقاط دیگر این ایالت گرمتر می باشد^۱ واردات شهر صیرف عبارت است از عود و عنبر و کافور و جواهرات و خیزران و عاج و آبنوس و کاغذ و صندل و ادویه و عطریات هندی و صادرات آن عبارت می باشد از انواع پارچه ها و منسوجات کتان خوب و همچنین مروارید در آنجا زیاد خرید و فروش می شود.

ابن حوقل نیز قریب بهمین مضمون شرحی راجع به صیرف در کتاب خود نگاشته و بعلاوه می نویسد: در اینجا زراعت و باغبانی معمول نیست و آب را از مسافتی بعید بشهر می آورند. در حومه مجاور خود شهر درخت یافت نمی شود و اهالی عموماً به تجارت و سوداگری اشتغال دارند. بنا بقول ابن حوقل شهر صیرف شهری کاملاً تجارتی بوده است و واقعاً هم بواسطه محدود بودن اراضی بین کوه و دریای مجاور وسعتی برای زراعت باقی نمانده است. مقدسی (قرن دهم) می نویسد که صیرف از حیث اهمیت تجارتی با بصره رقابت می نماید و خانه های آن همه پاکیزه و عالی است ولی در سنه ۹۷۷ میلادی زلزله سختی که تا مدت هفت روز ادامه داشت واقع شده است و خرابی عمده بشهر وارد آورده است.

۱- در سنه ۱۹۱۱ که نویسنده ازطاهری به جام میرفتم کاروانی را در راه دیدم که از جام میوه حمل میکند. در دامنه تپه ای که پائین معبر کوه واقع است خرابه های یکمده خانه بسبك ابنیه اروپائی دیده میشود و از قراری که میگویند این خانه ها در ایام سابق محل بیلاق پرتغالیها بوده است.

پس از انقراض سلسله آل بویه در حدود سنه ۱۰۵۵ میلادی شهر صیرف رو با انحطاط و خرابی گذاشت و ابن بلخی علل و موجبات انحطاط آنجا را در کتاب خود بشرح و تفصیل ذکر کرده است. در زمان یاقوت (اوایل قرن سیزدهم) ظاهراً انهدام و خرابی صیرف به حد کمال رسیده بوده است زیرا یاقوت می نویسد «من خود باین شهر رفته ام و بقایای ابنیه معظم و مسجد زیبای آنرا که با ستونهای چوب صنوبر تزئین شده است بچشم دیده ام ... اما از وقتی که جزیره کیش آباد و معمور گردیده و مرکز تجارت هندوستان شده است صیرف اهمیت و اعتبار قدیم خود را ازدست داده است. فعلاً در آنجا فقط چند خانواده فقیر زندگی می کنند». یاقوت عقیده نویسندگان قبل از خود را راجع بزرگی و عظمت صیرف رد می کند و می گوید «من نمی خواهم بنوشته های اسطخری ایرادی بگیرم ولی لازم است این نکته را متذکر شوم که شهر صیرف مابین کوه و دریا واقع است و فاصله این دو از یکدیگر بیش از يك تیرانداز مسافت نیست. با اینحال چطور می توان اظهارات اسطخری را در خصوص وسعت و عظمت صیرف قبول نمود. « و باید تصدیق کرد که یاقوت در این اظهاریه خود کاملاً ذیحق می باشد.

ابن بطوطه کیش و صیرف را با هم اشتباه کرده است و از نوشته های او هیچ چیز به معلومات و اطلاعات ما افزوده نمی شود. مستوفی که معاصر ابن بطوطه بوده است آخرین کتیبه سنگ قبر شهر متوفی را نوشته و می گوید: این شهر در قدیم بسیار بزرگ و دولتمند بوده و مرکز تجارت بحری خلیج فارس بشمار می رفته است لیکن در عهد دولت آل بویه مرکز تجارت از آنجا به کیش منتقل گردید.

بنا بقول ابن بلخی مجموع عواید دولتی فارس و کرمان و عمان از بابت عایدات گمرکی در زمان خلیفه المقتدر (۳۲-۹۰۸) سالیانه به ۲،۳۳۱،۸۸۰ دینار سرخ بالغ می شده است و از این مقدار فارس و مضافات آن به استثنای صیرف

۱،۶۳۴،۵۰۰ دینار می پرداخته و صیرف با انضمام عوائد عشریه که از کشتی های تجارتی می گرفته است ۲۵۳،۰۰۰ دینار عاید می داشته است .

در قرون وسطی کلیه جاده های ایالت فارس از شهر شیراز منشعب می شده است . صیرف و کیش و هرمز چون هر کدام بنوبه خود مهمترین بنادر خلیج فارس شده بودند به هر يك از آنها چندین راه متصل می گردیده است . جاده صیرف در ایام قدیم هم مثل امروز ۶۶ فرسخ بوده و ده منزل داشته است و از قراء و قصبات متعدد می گذشته است .

کیش به دلایل و جهاتی که ابن بلخی ذکر کرده است جانشین صیرف شده و مهمترین مرکز تجارتی خلیج فارس گردیده است . مساحت این جزیره ۸ میل و نیم در ۴ میل و نیم است و تنگه عریضی بوسعت نه میل آنرا از خشکی جدا می سازد . شهر قدیم کیش در اواسط ساحل شمالی جزیره واقع بوده و بقایای آن به شکل تل های بزرگی از سنگ و آجر هنوز باقی است و در اراضی مجاور آن مقدار زیادی ظروف شکسته سفالین و چینی پیدا شده است . خرابه های يك مسجد قدیمی نیز در اینجا دیده می شود که ستونهای سنگی شکسته اش در اطراف افتاده است . بعلاوه چندین آب انبار بزرگ بشکل مستطیل با دیوارهای ساروجی نیز موجود است که عمق یکی از آنها به ۲۴ پا می رسد و سقف آن خراب شده و فرو ریخته است . آب را برای زراعت بوسیله قنات که میان ایرانی ها معمول و متداول است می آورده اند .

راجع بتاریخ قدیم کیش اطلاعات کاملی در دست نیست ولی این نکته مسلم است که در زمان اسکندر موقعی که «نیارکوس» در خلیج فارس بسیاحت مشغول بوده است این جزیره اختصاص بآلهه « ونوس » و « مرکور » داشته است زیرا جزیره ای که «آریان» با اسم «کامتینا» بدان اشاره می کند همین کیش امروزی بوده

است. « سرویلیام اوزلی » افسانه ایرانی ذیل را راجع بوجه تسمیه این جزیره در کتاب خود نقل نموده است :

« بنا بروایت يك كتاب خطی فارسی اسم کیش از قرن دهم باین جزیره اطلاق شده است و وجه تسمیه آن بدینقرار می باشد :

پسر بیوه فقیری موسوم به قیس از شدت فقر و تنگدستی با گربه خود سوار کشتی شده به هندوستان می رود. از قضا در موقع ورود او بدانجا آفت موش پیدا شده و عده این حیوان موزی بقدری زیاد گردیده بود که بدون بیم و پروا بسفره پادشاه حمله می بردند و چند نفر فراش مجبور بودند با چوبدستی خود همه آنها را از اطراف سفره دور کنند. قیس چون این حال را مشاهده کرد گربه خود را آورده در میان موشها رها نمود و در اندک مدتی همه موشها از ترس او متواری گردیدند. پادشاه خلعت و انعام بزرگی بوی ارزانی داشت و قیس به صیرف مراجعت کرده مادر و برادران خود را بدان جزیره برد و از آن موقع بیعد جزیره مذکور بمناسبت اسم او قیس یا بزبان فارسی کیش نامیده شد. »

یکی از قدیمترین مصنفین اسلامی که اشاره به این جزیره کرده است ابن خردادبه است و وی می گوید :

« جزیره کیش چهار فرسخ عرض و طول دارد و در آنجا نخلستان و اراضی مزروع و گله های مواشی یافت می شود و مغاص مرواریدی هم در آنجا هست زیرا مردم آن بمروارید خیلی توجه دارند و اهمیت می گذارند. »

از این گفته چنین استنباط می شود که جزیره مذکور سابقاً خیلی بیش از امروز مثبت و حاصلخیز بوده است و مخصوصاً جمعیت زیادی که در آنجا سکونت داشته است این نکته را تأیید می نماید. یکی از مسافرین در اواخر قرن نوزدهم می نویسد : « در طرف ساحل شمالی زراعت مختصری می شود و عده قلیلی نخل و

سایر درختهای میوه‌دار هم در آنجا وجود دارد . . . لیکن داخله جزیره خشک و ریگزار است و جز علف‌ها و بوته‌های کوچکی که گله‌ها در آن چرا می‌کنند چیز دیگری یافت نمی‌شود .

بطوری که مؤلفین قدیم نوشته‌اند در جزیره کیش شهر بزرگ حصارداری ساخته شده و کشتی‌های تجارتی هندوستان و عربستان اغلب در بندرگاه آن لنگر می‌انداخته‌اند . قزوینی می‌گوید هوای این جزیره از هوای حمام گرم‌تر است لیکن با وجود این جمعیت زیادی در شهر آن سکونت دارند .

« ادریسی » نیز که در نیمه اخیر قرن دوازدهم می‌زیسته است شرح مفصلی راجع به جزیره کیش نوشته و مطالب مهمی بر اطلاعات ما در خصوص تاریخ آنجا افزوده است .

« ربی بنیامین » از اهالی « تودلا » (۷۳-۱۱۶۴ میلادی) در موقع مسافرت به هندوستان و سیلان آنجا را دیده و شرحی در خصوص آن نوشته‌است لیکن چون مشارالیه تاجر بوده و قصدش جغرافی نویسی نبوده‌است لهذا در توصیفی که از جزیره کرده است بیشتر جنبه تجارتی آن را مورد بحث قرار داده و می‌گوید :

« از قزوین به مملکت خوزستان که بر روی دجله واقع است رفتم . این رودخانه از بالا به سمت پایین جاریست و در نزدیکی جزیره کیش بدریای هند (خلیج فارس) می‌ریزد . جزیره مذکور شش میل مساحت دارد و ساکنین آن بواسطه فقدان آب توجهی به فلاح و زراعت نمی‌کنند و چون غیر از يك چشمه در تمام جزیره یافت نمی‌شود اهالی ناگزیر آب مشروب خود را از باران می‌گیرند . این جزیره بازار تجارتی مهمی بشمار می‌رود و تجار هند و سایر جزائر امتعه و اجناس خود را برای فروش بدانجا می‌آورند و سوداگران بین‌النهرین و یمن و ایران انواع پارچه‌های ابریشمی و ارغوانی و کتان و پنبه و شاهدانه و ماش و

گندم و جو و ذرت و برنج و غیره به آنجا صادر می کنند. تجار هندی مقادیر زیادی ادویه وارد می نمایند و خود اهالی جزیره شغلشان دلالتی امتعه خارجی است و از آن رهگذر استفاده می کنند. در جزیره مذکور تقریباً پانصد نفر سکونت دارد.

«بنیامین» ظاهراً در موقع آبادی و اهمیت کیش آنجا را دیده است و شرح جامع و مبسوطی که راجع به تجارت آنجا مینویسد تاریخچه روابط تجاری بین کیش و هندوستان را تا اندازه ای روشن می سازد. «مارکوپولو» (نیمه اخیر قرن سیزدهم) فقط اشاره میکند که جزیره کیش توقفگاهی است برای مسافرینی که عازم سفر دریا هستند.

یاقوت در اوایل قرن سیزدهم شخصاً جزیره کیش و شهر صیرف را دیده است و به اینجهت مقایسه جالب توجهی از این دو نقطه نموده و می گوید:

«جزیره قیس که ایرانی ها آن را کیش می نامند چهار فرسخ مساحت دارد. شهر کیش بسیار قشنگ و زیباست و اطراف آن را عمارات عالی و باغهای دلگشا احاطه کرده است. پادشاه عمان که تمامی این دریا در تحت اختیار و فرمان اوست در کیش اقامت دارد و کشتی هایی که مابین هندوستان و فارس ایاب و ذهاب می نمایند در آنجا توقف می کنند. چندین آب انبار بزرگ برای ذخیره آب باران و پنج بازار معمور در آنجا موجود است و پادشاه آنجا را بواسطه قوه بحریه بزرگی که داراست امرای هندوستان تکریم و احترام می کنند. من او را چندین مرتبه دیده ام: قیافه اش شبیه به ایرانیان است و به طریق دیلمیان لباس می پوشد. خدمه و اعضاء درباری او فوق العاده زیادند و اسبهای عربی خیلی عالی دارد. در این نقاط صید مروارید هم می شود و کلیه جزایر مجاور در تحت حکومت کیش است. در این مملکت من چندین نفر را دیدم که در حکمت و ادبیات تبحر کامل داشتند.

ابن مجاور^۱ در کتاب تاریخ مستنصری خود يك فصل كامل در خصوص جزیره کیش نوشته و راجع به اوضاع اجتماعی آنجا بیش از سایر جغرافیا نویسان عرب اطلاعات به دست داده است. مشارالیه می نویسد:

« در این جزیره نخلستان زیاد یافت می شود و همه متعلق به سلطان می باشد. هر نقطه از زمین آنجا را با دست بکنند آب از زیر آن بیرون می آید. يك قنات تحت الارضی که پادشاهان قدیم آن را حفر کرده اند از میان باغ امیر می گذرد و آب انهار و چشمه ها وارد آن شده منابع و آب انبارهای شهر را پر می کند. اهالی کیش ماهی را با خرما می خورند و عادت آنها اینست که غذای خود را همیشه با دست راست تناول می نمایند و اگر کسی نان را با دست چپ پاره کند بی تربیت محسوب می شود. خانه ها عموماً با سنگ و گاه گل ساخته شده و دارای چندین طبقه است و از دور به شکل قلاع مستحکمی به نظر می آید. . . . اهالی آنجا از منسوجات بافت مراکش لباس می پوشند و گوشه دستار خود را آویزان می کنند. پادشاه ایشان نه قشون پیاده دارد و نه لشکر سواره و عموم مردم جزیره ملاح و بحرپیما هستند. زنهای همگی لباس سیاه در بر می کنند و در موقع عروسی داماد صد دینار بعنوان شیر بهاء بزن می دهد و زن هم بهمان مقدار پول به خانه شوهر می آورد و بعد در قبالة قید می کنند که داماد دوست دینار به عروس مقروض است. در این جزیره مردها کلیه تابع زنهای هستند و هیچ کاری برخلاف میل و رضای ایشان نمی کنند در صورتی که این رسم با قول پیغمبر اکرم که می فرماید بازنها مشورت کنید لیکن درست بر خلاف رأی ایشان رفتار نمائید مغایرت دارد. »

بنا بقول همین مؤلف در آن زمان عواید جزیره کیش بخلیفه بغداد تعلق

۱- جمال الدین ابوالفتح یعقوب الدمشقی مابین سنوات ۲۶-۱۲۲۴ میلادی کتاب جغرافیائی نوشته و آنرا بنام خلیفه منصور مستنصر کرده است.

داشته و از جانب خلیفه هم مأموری مقیم آنجا بوده است لیکن تجارت ظروف سفالین و چوبی منحصر بشخص سلطان بوده و کسی دیگر اجازه خرید و فروش آن را نداشته است.

جزیره کیش در قرن سیزدهم نیز به اهمیت و اعتبار سابق خود باقی بوده است چنانکه زکریای قزوینی متوفی سنه ۱۲۷۵ میلادی می گوید این شهردارای ابنیه و عمارات و باغها و دروازه های زیاد است و در عهد ماهیچ مکانی بصفا و دلشکی آنجا نیست و بعلاوه می گوید هنوز کشتی های ایران و عربستان که به قصد تجارت بدین صفحات می آیند در آنجا لنگر می اندازند. حمدالله قزوینی (قرن چهاردهم) نیز شرحی قریب بهمین مضمون درباره آنجا می نویسد.

همانطور که سابقاً کیش جانشین صیرف شده بود همانطور هم بعدها هرمز جای کیش را گرفته و مهمترین مرکز تجارتی خلیج فارس گردید. اما در موقع مطالعه تاریخ این نقطه باید متذکر بود که هرمز هم اسم شهری قدیمی واقع در خشکی بوده است و هم نام جزیره ای در خلیج فارس و نباید این دو را با یکدیگر اشتباه نمود. جزیره هرمز از قدیم سلاطین بومی مستقل داشته و به عظمت و جلال و تمول در آفاق مشهور بوده است ولی این اشتهار با اوضاع کنونی آنجا بهیچوجه تطبیق نمی نماید و ظاهراً در قدیم هم هرگز وضع حقیقی آنجا با اشتهاراتش در خارج برابر نبوده است. اسم این جزیره بواسطه اشعاری که «میلتون»^۱ و شعرای دیگر در حق ثروت و تمول افسانه مانند آنجا گفته اند در میان ما هم معروف شده

۱- «میلتون» در «فردوس مفقود» میگوید:

«بر فراز تخت سلطنتی نشسته بود که برق جبروت و جلال آن

از ثروت و تمول هرمز و هند و از جواهر و مروارید بیحسابی که دست سخاوتمند شرق بپای سلاطین خود نثار مینماید سبق میبرد».

يك ضرب المثل شرقی هم هست که میگوید «اگر دنیا حلقه انکشتی باشد هرمز نگین آنست».

و جنبه افسانه و داستان به خود گرفته است .

لرد کرزن می گوید « این محل جز آنکه در دهانه خلیج فارس واقع است و دو بندر خوب دارد دارای هیچ چیز دیگر نیست که شهر بزرگی توانسته باشد در آنجا احداث شود . . . کلیه لوازم زندگانی و حتی مایحتاج روزانه را هم از خارج می آورده اند و امروزه هر کس این مکان را ببیند باور نمی تواند بکند که سابقاً در اینجا شهری بوده است که چهل هزار نفر در آنجا اقامت داشته اند » .

در قرن دهم هرمز کهنه بندر تجارتی کرمان و سیستان بوده ولی در تجارت عمومی عالم اهمیتی نداشته است . ادریسی و اسطخری و مقدسی هر سه شهر هرمز را بازار عمده تجارت کرمان نامیده اند . در ناحیه هرمز نیل و انگور و گندم و جو و برنج به عمل می آمده و از معدنیات طلا و نقره و مس و آهن و نمک در آنجا وجود داشته است . بنای این شهر را به اردشیر بابکان نسبت می دهند لیکن اهمیت و اعتبار آن از بعد از اسلام شروع می شود و تا اواخر قرن پانزدهم اسبهای اصیل و ممتاز از آنجا به هندوستان می برده اند اشاره ای که « مارکوپولو » به هرمز کرده و آنجا را « شهر بزرگ و زیبائی در ساحل دریا » خوانده است مقصود شهر هرمز واقع در خشکی بوده است که شرح مبسوطی راجع به تجارت و مشاغل مختلفه آنجا مخصوصاً صادرات اسب به هندوستان مینگارد و بطور کلی در خصوص تربیت اسب در ایران می گوید :

« در این مملکت اسبهای اصیل و خوب زیاد یافت می شود و مردم غالب آنها را چون به قیمت گزاف خرید و فروش می شود به هندوستان می برند . الاغهای خوب هم که از حیث قوت بدن و سرعت حرکت بهترین الاغهای دنیا محسوب می شود در اینجا زیاد است . تحار اسبها را به « کیسی » و « کورموزا » که دو شهر عمده در ساحل دریای هند است برده و در آنجا آنها را به تجار دیگری می فروشند

که به هندوستان حمل کنند ». علاوه بر این « مارکوپولو » شرح بسیار جامع و دقیقی هم در خصوص اوضاع اجتماعی و عملیات تجارتی شهر هرمز در آن ایام نگاشته است که خیلی جالب توجه می باشد .

از حوالی سنه ۱۱۰۰ میلادی بعد يك سلسله از امرای عرب در هرمز حکومت کرده اند و یکی از امرای مذکور موسوم به توران شاه تاریخ مفصل و کاملی راجع به این سلسله نگاشته است . بنا به روایت توران شاه مؤسس این سلسله یکی از رؤسای قبایل عرب بوده است موسوم به درهم کوب که از خلیج فارس گذشته و در هرمز به امیری رسیده است . تاریخ ظهور این شخص معلوم نیست لیکن چون رکن الدین محمد که در سنه ۱۲۶۶ میلادی به امارت هرمز رسیده دوازدهمین امیر سلسله مذکور می باشد لهذا می توان تصور نمود که در هم کوب قبل از سنه ۱۰۰۰ میلادی بدانجا آمده است . امرای هرمز ظاهراً همه تابع و دست نشانده اتابکان فارس و حکمرانان کرمان بوده اند . در زمان امارت میر بهاء الدین ایاز سیفین (پانزدهمین امیر هرمز) مقارن با سنه ۱۳۰۱ میلادی یکدسته از سواران مغولی به هرمز حمله برده و چنان آن جا را دستخوش چپاول و یغمای خود ساختند که پادشاه و اهالی ناگزیر شهر را ترك گفتند و ابتدا به جزیره کیش و سپس به جزیره هرمز (جرون یا زرون قدیم) مهاجرت کردند .

این بود مختصری از وقایع هرمز بنقل توران شاه لیکن بطور قطع نمی توان معین کرد که علت اصلی انتقال شهر از محل بالنسبه خوش و حاصلخیز اولیه خود به جزیره گرم و بایر هرمز چه بوده است . ابوالفدا می گوید « شخصی که همین اواخر از هرمز آمده است اظهار می دارد که شهر قدیم هرمز در اثر تهاجم مغول خراب شده و اهالی آن به جزیره « زرون » مهاجرت کرده اند و امروزه غیر از عده ای از مردمان فقیر و بی بضاعت کسی دیگر در آنجا سکونت ندارد » . لیکن

بطوری که تاریخ نشان می دهد مغول ها هیچوقت تا سواحل کرمان پیش نرفته اند .
 « فرایار او دوریک » که در اوایل قرن چهاردهم می زیسته نخستین کسی است
 که از شهر جدید در جزیره هرمز سخن رانده و می گوید : « این شهر دارای برج
 و باروئی متین و مستحکم است و انواع امتعه قیمتی در آنجا یافت می شود .
 جزیره ای که شهر مذکور در آن واقع است پنج میل تا خشکی فاصله دارد و هوای
 آن فوق العاده گرم و ناسازگار است و درخت و آب شیرین در آنجا یافت نمی شود » .
 ابن بطوطه در موقع مراجعت از عمان (سنه ۱۳۵۵) هرمز را دیده و در توصیف
 آنجا و شهر کهنه می گوید :

« شهر کهنه هرمز در کنار ساحل واقع است و بنام مغستان نیز موسوم می باشد
 شهر جدید روبروی آن در وسط دریا واقع است و بین آن و خشکی تنگه کوچکی از
 آب به وسعت سه فرسخ قرار گرفته است . هرمز جدید که مابداً آنجا وارد شدیم جزیره
 است و « جرون » پایتخت آن می باشد . شهر هرمز شهر بزرگ قشنگی است که
 بازار معموری دارد و در حکم انبار تجارتی هند و سند می باشد زیرا امتعه و
 محصولات هندوستان از آنجا به عراق و فارس و خوزستان می رود . پادشاه در
 همین شهر اقامت دارد و ساکنین جزیره عموماً با ماهی و خرما که از بصره و عمان
 می آورند تغذیه می نمایند و ضرب المثلی دارند که « ماهی و خرما غذای پادشاهانست » .
 آب شیرین در آنجا کمیاب و گرانست و به این جهت آب انبارهای بزرگ برای
 جمع آوری و ذخیره آب باران ساخته اند و چون مسافت آب انبارهای مذکور تا
 شهر زیاد است مردم مشکهای خود را در آنجا پر کرده تاکنار دریا بر پشت خویش
 حمل می نمایند و بعد بوسیله قایق آنها را بشهر می آورند .

در مقابل مسجدی که نزدیک بازار واقع است من چیز عجیبی به چشم دیدم
 و آن عبارت از کله ماهی بود به بزرگی یک تپه که چشمهائی به فراخی و وسعت یک

درداشت و انسان با کمال سهولت می توانست از سوراخ چشم آن پائین رفته و از دهنش بیرون آید ! »

ایاز پانزدهمین پادشاه هرمز کهنه نخستین پادشاه شهر جدید گردید و اسم اصلی جزیره را به یادگار وطن قدیم خود به هرمز مبدل ساخت . پس از احداث و استقرار شهر تازه مدتی بین آنجا و سلاطین کیش و بحرین جنگ و نزاع برپا بود تا بالاخره هرمز بر هر دو آنها تفوق یافت و سلطان آن موسوم به قطب الدین در سنه ۱۳۲ میلادی کیش و بحرین را به تصرف خود در آورد . « آبه رینال » توصیف جامعی از اوضاع اجتماعی شهر جدید الاحداث کرده و می گوید :

« هرمز پایتخت مملکت وسیعی گردید که از یکطرف قسمت اعظم خاک عربستان و از طرف دیگر کشور ایران ضمیمه آن بود. منظره این شهر در نظر تجار و مسافرین خارجی از سایر بلاد مشرق زیباتر و مجلل تر جلوه می کرد . مردمان مختلفی از جمیع اقطار معموره عالم بدانجا آمده و امتعه و مال التجاره خود را با ادب و احترام کاملی که در هیچیک از مراکز تجارتی دیگر دنیا نظیر آن دیده نمی شود با هم معاوضه می کنند . کف کوچه ها را با حصیر و در بعضی نقاط باقالی مفروش ساخته اند و برای جلوگیری از حرارت شدید آفتاب پرده های کتان قشنگ در مقابل در خانه ها آویخته اند . اهالی در اطاقهای خود گلدانهای چینی پر از گل و ریاحین قرار می دهند . شترهای زیاد با مشکهای پر از آب همیشه در میدان عمومی شهر حاضر هستند . شرابهای ایرانی و عطریات و انواع فواکه و مأكولات بحد وفور در اینجا یافت می شود و عالی ترین موسیقی های شرقی را در آنجامی توان شنید . خلاصه آنکه ثروت و تجارت و ادب و نجابت با هم متفق شده و این شهر را مرکز سعادت و آسایش ساخته است ^۱ .

۱- « فریزر » میگوید این توصیفات با آنکه خیلی مبالغه آمیز است معذک نشان میدهد که شهر هرمز قبل از آنکه اول بدست پرتغالیها و بعد بتصرف ایرانیها بیفتد دارای جمعیت و ثروت زیاد بوده است .

شهر جدید هرمز تا مدت دو یست سال بمنتهی درجه اهمیت و اعتبار بوده و قلمرو آن در دو طرف خلیج فارس تا نزدیکی بصره می رسیده است. «وارثمان» در سنه ۱۵۰۳ یعنی اندکی قبل از ورود پرتغالیها آنجا را دیده و از توصیفی که در باره آن کرده است معلوم می شود که شهر مذکور در آن موقع از حیث آبادی و عمران و از جهت توسعه تجارت بمنتهی درجه ترقی و اعتبار رسیده بوده است. مشارالیه می گوید:

«در طی مسافرت خود بشهر زیبائی رسیدیم موسوم به هرمز که در جزیره واقع است و تا خشکی ۱۲ میل فاصله دارد. در این شهر مروارید فراوان یافت می شود و کلیه مایحتاج زندگانی اهالی را از نواحی اطراف می آورند. . . . گاهی متجاوز از سیصد کشتی از ممالک مختلفه بقصد تجارت بدانجامی آیند. سلطان آنجا مسلمان است و همیشه تقریباً چهارصد تاجر در آن شهر اقامت دارند و بتجارت ابریشم و مروارید و احجار قیمتی و ادویه و غیره مشغول هستند. خوراک ساکنین آنجا اغلب برنج است زیرا غلات و حبوبات دیگر ندارند.»

«دورات باربوسا» سیاح پرتغالی که در حوالی سنه ۱۵۱۸ ممالک مجاور اقیانوس هند را سیاحت کرده است تفصیل جامعی راجع به اوضاع هرمز در اوایل ورود پرتغالیها نوشته و من جمله می گوید «این شهر با آنکه چندان بزرگ نیست فوق العاده تمیز و قشنگ است و خانه های آن بلند و از سنگ و ساروج ساخته شده است و هر کدام چندین پنجره دارد. کشتی هائی که به این شهر می آیند نمکهای فراوانی را که در روی زمین یافت می شود جمع کرده با خود می برند و بسایر نقاط می فروشند. تجار این جزیره غالباً ایرانی و عرب هستند. ایرانی ها از زن و مرد مردمانی بلند قد و خوش قیافه هستند و بدن هائی ورزیده و بسیار شکیل دارند. مذهب ایشان اسلام است و موسیقی را خوب می دانند و چندین قسم ساز مختلف

دارند. عربها از ایشان سیاه تر و بی قواره ترند. در این شهر عده زیادی تاجر معتبر و با سرمایه اقامت دارد و کشتی های بسیار بدانجا آمد و رفت می کند. بندرگاه جزیره خیلی خوبست و انواع مال التجاره از ممالك خارجی بدانجا آمده و با اجناس بومی معاوضه می شود.

«دورات باربوسا» می گوید شهر هرمز سکه ای مخصوص به خود دارد لیکن علی الظاهر در این موضوع اشتباه نموده است زیرا سلاطین آنجا اجازه ضرب سکه نداشته اند.

«رالف فیتخ» تاجر و سیاح از اهالی لندن که بعدها نیز در خصوص وی اشاره ای در این کتاب خواهیم کرد شصت سال بعد از «باربوسا» جزیره هرمز را دیده و راجع به آنجا می نویسد:

«این جزیره از تمام جزایر عالم خشک تر است و غیر از نمک چیزی در خاک آن یافت نمی شود و اهالی کلیه مایحتاج خود را از ایران وارد می کنند. در شهر هرمز تجار از کلیه ملل عالم چه مسلم و چه غیر مسلم اقامت دارند و به تجارت اقسام ادویه و پارچه های ابریشمی و فرش های ایرانی مشغول هستند. از جزیره بحرین مرواریدهای اعلا بدانجامی آورند و اسبهای اصیل ایرانی را که در هندوستان مشتری زیاد دارد ابتدا به این جزیره می آورند و بعد به هندوستان می فرستند.»

عده زیادی از نویسندگان دیگر هم تاریخچه هرمز را موضوع تحریرات خود قرار داده و حوادث آنجا را با خیال و توهم آمیخته اند و جنبه افسانه و رمان بدانجا داده اند. بالاخره پرتغالی ها که در قرن پانزدهم و شانزدهم پیشاهنگ ممالك بحری اروپا بودند در صحنه تاریخ هرمز ظاهر می شوند و در ماه مارس ۱۵۰۶ «الفونسو دواالبوکرک» به عزم ایجاد و تأسیس مستملکات در شرق از لیسبون حرکت می کند. تاریخ خلیج فارس را تا این مرحله رسانیده و این فصل را در همین جا ختم می نمایم.

ورود پرتغالیها

قبل از شروع به ذکر وقایع این قسمت از تاریخ خلیج فارس برای توضیح مطلب لازم می‌دانیم که اندکی بقیه‌قرا برگشته و حوادث ماقبل این دوره را بطور اجمال از نظر بگذرانیم. در ایام انحطاط و زوال امپراطوری روم «ونیزیها» قسمت اعظم تجارت بین‌المللی را در دست خود گرفته بودند. پس از سقوط قسطنطنیه «ونیز» بر یونان تسلط و برتری یافت و در نتیجه آن ثروت و تمول جمهوری مزبور رو به ترقی گذاشت و نفوذ و استیلای آن در دریای مدیترانه بی‌رقیب و منازع گردید. «ونیزیها» دایره تجارت خود (مخصوصاً تجارت امتعه شرقی) را در قسطنطنیه بسط و توسعه زیاد داده بودند لیکن امپراطور بیزانس بر نفوذ و ثروت روز افزون ایشان رشک برده آنها را از قسطنطنیه اخراج نمود و جای ایشان را به سوداگران «ژنوا» و «پیس» تفویض کرد. همینکه «ونیزیها» از قسطنطنیه رانده شدند توجه خود را بجانب مصر معطوف ساختند و از راه اسکندریه و «روستا» در آن مملکت روابط تجارتی منظمی با مشرق برقرار کرده و بزودی تجارت بحری شرق را به انحصار خود درآوردند. از طرف دیگر «ژنوائیها» نیز تجارت دیرینه

امپراطوری بیزانس را احیا و تجدید کردند و برای خود از راه خشکی روابط تجارتی با شرق اقصی برقرار نمودند لیکن چون از قدرت و اختیاراتی که حکومت بیزانس به ایشان اعطا کرده بود سوء استفاده می کردند امپراطور بیزانس ناگزیر به کمک « ونیزیها » و ترکها ایشان را از مملکت خود راند و پس از آن نفوذ و قدرت « ژنوا » در شرق روم و زوال گذاشت و « ونیزیها » رفته رفته مالک الرقاب تجارت مشرق گردیدند .

در اواخر قرن پانزدهم تفوق تجارتی ونیز در مقابل پیشرفت ترکها شروع به انحطاط کرد و ونیزیها مجبور شدند مراکز تجارت خود را در شرق به آنها تسلیم نمایند. طرق مختلف تجارت ایشان با هندوستان هم متدرجاً مسدود گردید چنانکه پس از فتح قسطنطنیه به دست ترکها فقط يك راه تجارت با هندوستان از طریق اسکندریه و بحرا حمر برای آنها باقی ماند که آنها هم از طرفی مطمح حرص و آز سلاطین مملوك مصر و از طرف دیگر دچار تکفیر و لعن پاپ بود .

آخرین ضربتی که به تجارت شرقی ونیز وارد آمد اکتشاف راه دماغه امیدواری به هندوستان بود که پرتغالیها آن را پیدا کرده و در نتیجه کشتیهای ایشان توانست امتعه و محصولات مشرق را به قیمتی خیلی ارزانتر از آنچه سابقاً از راه مصر وارد می شد به اروپا بیاورد . در سنه ۱۴۸۶ « بارتلو مودو دیاز » از دماغه امیدواری عبور نمود لیکن خودش متوجه این مسئله نگردید . بعد از او « واسکودگاما » در سنه ۱۴۹۷ از لیسبون حرکت کرده در ۱۴۹۸ به هندوستان رسید و سال بعد به لیسبون مراجعت نمود . این مسافرت در تاریخ عالم دارای اهمیت زیاد است و نتیجه مستقیم آن برای پرتغالیها آن بود که راه را برای ایجاد مستعمرات آندولت در هندوستان و مشرق باز کرد و اعتبار و حیثیت بسیار بجهت آن دولت تحصیل نمود چنانکه از آن موقع به بعد سلاطین پرتغال خود را بعنوان

« خداوند فتح و کشتی رانی و تجارت هندوستان و حبشه و عربستان و ایران » می نامیدند و پاپ هم این لقب را برای آنها تصویب کرده بود .

مابین سنوات ۱۴۸۱ و ۱۴۸۷ یعنی قبل از اکتشافات « واسکود گاما » « دوم ژوا » ی ثانی هیئت های مختلفی به اطراف اعزام داشته بود که « ممالکی را که ادویه در آنجا می روید کشف نمایند » . یکی از این مأموریت ها را بعهدۀ « ژوایرس دو کاویل ها » و « الفونسو دو پیوا » واگذار کرده بود و اشخاص مذکور در سنه ۱۴۸۷ از راه « بارسلون » و « ناپل » و « رودز » حرکت کرده به قاهره آمدند . در آنجا بیکعده از مسلمین برخوردند که عازم مسافرت به عدن بودند و به اتفاق ایشان به « تور » واقع در بحر احمر رفتند و از آنجا خود را با کشتی به « سواکین » و عدن رسانیدند . در عدن « کاویل ها » و « پیوا » از یکدیگر جدا شدند و اولی سوار یکی از کشتی های اعراب شده ابتدا به « کانابوز » و بعد به « کالکوت » رفت و در آنجا دید که فلفل و زنجبیل به فراوانی می روید لیکن شنید که گلیر و میخک را از ممالک دور دست دیگر می آورند . از « کالکوت » به « گوا » و جزیره هرمز رفت و پس از کسب اطلاعات جامع و کافی از اوضاع تجارتی آنجا به سمت « زیلا » واقع در باب المندب حرکت کرده و در سواحل افریقا تا « سوفالا » پیش رفت . بدین ترتیب « کاویل ها » اطلاعات صحیح و جامعی از تجارت دریاهای شرقی به دست آورده به قاهره مراجعت نمود و از آنجا شرح مسافرتها و مشاهدات گوناگون خود را به « دوم ژوا » نوشت . مشارالیه بعدها یکبار دیگر به هرمز آمده از آنجا به عدن رفت و در حبشه اقامت گزید و بعد از آن نام او از صفحات تاریخ ما محو می شود .

ذکر تاریخچه مفصل دولت پرتغال در هندوستان از بحث این کتاب خارج است و مادر اینجا فقط به ذکر حوادثی می پردازیم که کم و بیش ارتباط مستقیم با خلیج فارس داشته است . قبل از آمدن پرتغالیها تجارت بحری مشرق در دست

اعراب عمان و یمن بود و پرتغالیها این تجارت را به زور از دست ایشان گرفته و تا مدت سه قرن آن را در حیطه تصرف خود نگاهداشتند. «دوم فرانسیسکو دوالمیدا» که در سنه ۱۵۰۵ نایب السلطنه متصرفات پرتغال در هند بود برای حفظ روابط تجارتی بین مملکتین در صدد ایجاد تجارتخانه‌هایی در هندوستان برآمد لیکن جانشین وی «الفونسو دوالبوکرک» که سابقاً هم در سنه ۱۵۰۳ یکبار دیگر به آسیا آمده بود تنها به اجرای نظریه «المیدا» اکتفا نداشت و می‌خواست دولت مستعمراتی بزرگی از برای پرتغال در مشرق ایجاد نماید. بهمین جهت در هر نقطه که تجارتخانه‌ای احداث می‌کرد قلعه محکمی نیز در مجاورت آن بنامی نمود تا بدان وسیله هم روابط تجارتی را در امتداد ساحل محافظت کند و هم سلاطین و امرای بومی را از قوه و قدرت خویش مرعوب ساخته و آنها را وادار به قبول قیمومیت پرتغال نماید. این نقشه عیناً به تقلید نقشه اسکندر کبیر طرح شده و «البوکرک» در کلیه اقدامات خویش از آن پیروی می‌کرد.

«البوکرک» در سنه ۱۵۰۶ با چهارده کشتی به مشرق آمد و فرماندهی کشتی‌های مذکور بعهده شخصی واگذار بود موسوم به «تریستوداکونا». وی فرمان داشت که از راه دماغه به «سو کو ترا» رفته در آنجا برای مخزن مهمات کشتی‌هایی که بنا بود به قصد انسداد بحر احمر و جلوگیری از ایاب و ذهاب جهازات مصری و ونیزی بیایند قلعه و استحکاماتی بنا نمایند و پس از آن خود با قسمتی از کشتی‌ها به هندوستان رفته و «البوکرک» را با جماعتی از همراهانش در همانجا بگذارد که عدن و جدّه را متصرف شود و به تجارت مسلمین سکنه وارد آورد. ضمناً به «البوکرک» محرمانه دستور داده شده بود که پس از انقضای مدت سه سال «المیدا» را معزول کرده و خود به جای وی حاکم و نایب السلطنه هندوستان بشود. در بین راه طوفان شدیدی کشتی‌ها را از هم متفرق نمود لیکن بعدها همگی در «موزامبیک»

به یکدیگر ملحق شدند غیر از دو فروند آنها که یکی بریاست «پیرا» مدتها در دریاها سرگردان بود و بالاخره جزیره ماداگاسکار را کشف نمود. کمی بعد مابین «داکونا» و البوکرک اختلافی بر سر مقصد و خط سیر کشتی‌ها رخ داد و «داکونا» قسمت اعظم جہازات را به «البوکرک» سپرده او را به ریاست ملاحان و ناخدایان برقرار نمود و خود به هندوستان رفت.

«البوکرک» چون قوای خود را برای تسخیر عدن غیر کافی می‌دانست به خیال تصرف هرگز افتاد و هرگز در آن موقع بطوری که سابقاً شرح دادیم مهمترین مرکز تجارتی خلیج فارس بود و اگر «البوکرک» موفق به تسخیر آنجا می‌شد کلیه خطوط تجارتی خلیج به دست او می‌افتاد و فایده این کار به مراتب بیشتر و مهمتر از انسداد موقتی بحر احمر بود. بنابراین کشتی‌های او در دهم ماه اوت از «سو کو ترا» خارج شده از کنار جزایر «کوریاموریا» گذشتند و چون بر رأس الحد رسیدند سی چهل کشتی صیادی را که از هرگز و سایر نقاط آمده و در آنجا لنگر انداخته بودند همه را آتش زدند. سپس متوجه شمال غربی گردیده و روبروی «کالحت» که مخزن تجارت بحری هندوستان و جزو متصرفات پادشاه هرگز بود لنگر انداختند. اهالی این نقطه تبعیت دولت پرتغال را قبول کردند و «البوکرک» برای کشتی‌های خود آذوقه و لوازم دیگر از آنجا گرفته و به اصرار قیمت آنها را پرداخت. «البوکرک» از آنجا به «کوریات» رفت و چون اهالی در صدد مدافعه از خود برآمدند. شهر را مورد حمله و تهاجم قرار داد و پس از کشته شدن هشتاد نفر از اهالی و سه نفر از پرتغالی‌ها بالاخره وارد شهر گردید و ابتدا آنجا را غارت کرده و سپس شهر را با چهارده کشتی که در بندر بود آتش زد. بعد از آن به مسقط رفت. مسقط شهری است که از سایر بلاد آن نواحی مستحکم‌تر است و جمعیت زیاد دارد و تمام کسانی هم که خبر انهدام «کوریات» را شنیده

بودند بدانجا پناه آورده بودند. چون کشتی‌های «آلبو کرک» در بندر مسقط‌النکر انداختند دو نفر از «رجال مسلمین» بعنوان نمایندگی از طرف حاکم شهر نزد وی آمده و تقاضا کردند که آسیب و گزندى به شهر نرساند و ضمناً حاضر شدند که تبعیت پادشاه پرتغال را قبول کرده و خراجی را که به سلطان هرمز می‌پرداختند به‌وی بپردازند.

عاقبت مذاکرات طرفین منتج به نتیجه نگردید و «آلبو کرک» به‌تصور آن که اهالی در صدد تهیه تجهیزات و آغاز مقاومت هستند به‌دو فروند از کشتی‌های خود دستور داد که شهر را از ساحل گلوله‌ریز نمایند. اهالی ابتدا با کمال رشادت از خود مدافعه می‌کردند لیکن بالاخره مجبور به تسلیم شدند و از آلبو کرک تقاضا نمودند که شهر را آتش نزنند. مشارالیه تقاضای آنها را پذیرفت و شرط کرد که تا فردا قبل از ظهر ده هزار زرافین طلا (معادل ۶۲۵ لیره) به‌عنوان غرامت بپردازند ولی چون وجه مزبور در موقع معین پرداخته نشد آلبو کرک شهر را با مسجد جامع آن و کشتی‌هائی که در بندر بودند آتش زد و چند نفر زن و مرد اسیر را که فایده‌ای از وجود آنها متصور نبود و پرتغالی‌ها نمی‌توانستند آنها را با خود ببرند گوش و بینی برید و آزادشان ساخت. در موقع چپاول و غارت شهر فقط خانه حاکم آنجا از هر گونه تعرضی مصون ماند زیرا در ابتدای امر «از مهاجمین حسن استقبال کرده و آنها را دوستانه پذیرائی نموده بود». توصیفی که در کتاب «وقایع اتفاقیه» از شهر مسقط شده است اهمیت سیاسی و اقتصادی آنجا را در اوایل قرن شانزدهم بخوبی مجسم می‌کند. در کتاب مزبور می‌نویسد:

«مسقط شهر بزرگ و پر جمعیتی است که یکطرف آن را کوه‌های بزرگ احاطه کرده و از سمت دیگر مجاور دریا می‌باشد. . . . بندر گاه آن کوچک و

به شکل نعل اسب است و از مخاطرات بادهای شدید مصون و محفوظ می باشد .
این شهر مخزن تجارتی مملکت هرمز است و کشتی های که در این حوالی ایاب
و ذهاب می کنند همه در آنجا لنگر می اندازند . مسقط از قدیم الایام محل عمده
خرید و فروش اسب و خرما بوده است . خانه های آنجا همگی ظریف و قشنگ
است و در اراضی آن گندم و ذرت و جو و خرما به عمل می آید و به توسط کشتی
به خارج صادر می گردد . مسقط جزو متصرفات پادشاه هرمز است .

پرتغالی ها پس از غارت و تخریب مسقط متوجه «سحار» گردیدند . سحار
در آن ایام دارای قلعه مستحکمی بود که هزار مرد جنگی در داخل آن از شهر
مدافعه می کردند لیکن با وجود این اهالی جملگی از ترس پرتغالی ها فرار نمودند
و فقط حاکم و چند نفر از معاریف مسلمین در آنجا باقی مانده شهر را به تصرف
ایشان دادند و دوباره آن را به نام پادشاه پرتغال پس گرفته و قرار گذاشتند که
خراجی را که سابقاً بیادشاهی هرمز می پرداختند از آن پس به دولت پرتغال تأدیه
کنند . سپس کشتی های پرتغالی از «سحار» به «خورفکان» رفت و چون ساکنین
آنجا در صدد مقاومت برآمدند پرتغالی ها شهر را گرفته آتش زدند و غارت کردند
و گوش و بینی اسرا را مثل محبوسین مسقط بریدند .

عاقبت «البوکرك» با تمامی کشتی های خود به جزیره هرمز آمده در مقابل
شهر لنگر انداخت لیکن پرتغالی ها از مشاهده اوضاع آنجا متوحش و هراسان
گردیدند و در شروع به اقدامات مردد ماندند زیرا دیدند شهر بسیار بزرگ است
و جمع کثیری از مردان جنگی در ساحل صف کشیده و چندین کشتی جنگی با
تجهیزات کامل هم در آنجا لنگر انداخته است . به این جهت ناخدایان با حال تشویش
نزد البوکرك آمده به وی گفتند در انجام کارها جانب حزم و احتیاط را فرومگذار
زیرا این شهر غیر از سایر بلادی است که تا کنون در این نواحی دیده و آنها را

خراب کرده ایم و قشون و مهمات هیچیک از آنها به پای این یکی نمی رسید .
پادشاه هرمز چون از آمدن پرتغالی ها مستحضر گردید قوای خود را برای
حمله و مدافعه آماده ساخت . « فاریاسوسا » می نویسد :

« وقتی البو کرک به هرمز رسید پادشاه آنجا طفلی دوازده ساله موسوم
به سیف الدین بود و یکی از غلامان او معروف به خواجه عطار که مردی دلیر و
کاردان بود سمت نیابت سلطنت او را داشت . مشارالیه چون از اقدامات البو کرک
مستحضر گشت شروع به تجهیزیات نمود و اولاً عده زیادی کشتی دربندرگاه حاضر
ساخت و ثانیاً از ممالک مجاور مانند ایران و عربستان و غیره مقداری قشون
اجیر کرد بطوری که در موقع ورود البو کرک سی هزار مرد جنگی مسلح در شهر حاضر
بود و از آن جمله چهار هزار ایرانی بودند که مهارت تامی در تیراندازی داشتند .
چهار صد کشتی بزرگ و کوچک هم با ۲۵۰۰ نفر قشون دربندر حاضر بودند .
البو کرک به پادشاه پیشنهاد کرد که تبعیت شاه پرتغال را قبول نماید لیکن
چون مذاکرات در این زمینه به جائی منتهی نشد با وجود کثرت عده قشون دشمن
و کمی قوای خودش فرمان جنگ داد و پس از زحمات و مشقات بسیار فتح و غلبه
کامل نصیب او گردید . در نتیجه این شکست پادشاه هرمز تابع دولت پرتغال گردید
و پنجهزار « زرافین » به عنوان غرامت نقداً پرداخته و متعهد شد که سالی ۱۵ هزار
« زرافین » هم خراج بدهد . بعلاوه البو کرک قراردادی با او بست که مال التجاره
های وارده به پرتغال از پرداخت عوارض معاف باشد و به امتعه خریداری آنها هم
بیش از میزان مالیاتی که خود اهالی بومی می دهند چیزی تعلق نگیرد . از اینها
همه گذشته پرتغالی ها برای حفظ تفوق و تسلط خود به مملکت هرمز قرار گذاشتند
که هیچیک از جهازات بومی بدون اجازه مخصوص آنها در خلیج به تجارت نپردازد
و بدین ترتیب شالوده تجارت و بحر پیمائی وسیع خود را در خلیج فارس ریختند .

بعد از عقد معاهده صلح البو کرک در جزیره هرمز محلی را خواست که قلعه‌ای در آن بنا نماید و ابتدا چند نقطه را مورد توجه و دقت خود قرار داد و عاقبت محل موسوم به «مورونا» را انتخاب نمود و در ۱۵۰۷ شروع به ساختمان برج و قلعه‌ای کرد و بزودی آن را به اتمام رسانید که پرتغالی‌ها محل مناسبی برای حفاظت و مدافعه خود داشته باشند. بعلاوه تجارتخانه بزرگی هم در شهر هرمز تأسیس نمود و مقدار زیادی مال التجاره بدانجا فرستاد که با مسلمین شروع به معامله و تجارت نمایند و مخصوصاً به متصدیان امر دستور داد که برای جلب توجه و رضایت مردم اجناس را به قیمت ارزان بفروشند.

کمی بعد از این وقایع شاه اسمعیل پادشاه ایران از پادشاه هرمز مطالبه خراج معمولی خود را نمود و پادشاه هرمز به «آلبو کرک» مراجعه کرد و در این خصوص از وی کسب تکلیف نمود. البو کرک در جواب گفت:

«مملکت هرمز را ما بزور بازو گرفته‌ایم و متعلق به پادشاه پرتغال است و سلطان هرمز حق ندارد غیر از دولت پرتغال بهیچ دولت دیگری باج و خراجی بدهد و اگر سلطان غیر از این رفتار نماید ما مملکت هرمز را از او گرفته و به شخص دیگری خواهیم داد که از شاه اسمعیل بیم و ترس نداشته باشد» سپس فرستاده مقداری گلوله توپ و باروت و تفنگ از کشتی‌ها آورد و بقاصد پادشاه هرمز گفت «برو با قایت بگو اینها را به جای خراج برای شاه اسمعیل بفرست زیرا پادشاه پرتغال بما دستور داده است که غیر از این اشیاء چیز دیگری به دشمنان خود ندهیم. من شخصاً همینکه ساختمان قلعه هرمز با تمام رسید بخلیج فارس خواهم رفت و تمام نقاط ساحلی آنجا را که فعلاً در تصرف شاه اسمعیل است بنام پادشاه پرتغال فتح خواهم کرد».

در سنه ۱۸۰۵ موقعی که هنوز کشتی‌های پرتغالی مقیم هرمز بود اختلاف

و منازعه شدیدی بین ناخدایان و صاحب منصبان بحریه برخاست و در نتیجه «البوکرک» مجبور گردید که جزیره هرمز را ترک گفته و از ادامه فتوحات خود موقه صرف نظر نماید. موضوع اختلاف نظر و عدم رضایت صاحب منصبان مذکور این بود که می گفتند اگر ما بدماغه «کاردافوم» رفته و در آنجا به کمین کشتی هائی که بقصد تجارت ادویه از هندوستان می آید بنشینیم فایده اش برای پادشاه پرتغال بمراتب بیشتر از آن خواهد بود که وقت خود را در هرمز صرف ساختمان قلعه و استحکامات نمائیم و همینکه از آنجا خارج شدیم آنها را بتصرف مسلمین بدهیم. بنابراین البوکرک به اتفاق معدودی از صاحبمنصبان که نسبت باو وفادار مانده بودند از راه «سحار» و «سو کوئرا» عازم هندوستان گردید. صاحبمنصبان متمردهم بعد از او به هندوستان آمدند و در آنجا علیه «البوکرک» نزد نایب السلطنه شکایت و اقامه دعوی نمودند و نایب السلطنه هیئتی را مأمور رسیدگی و تحقیق قضیه نمود. بدین ترتیب نخستین اقدام پرتغالی ها برای ایجاد نفوذ سیاسی در خلیج فارس خاتمه پذیرفت.

در سنه ۱۵۰۹ «المیدا» از هندوستان عزیمت نمود و البوکرک بجای وی به حکومت و نیابت سلطنت آنجا منصوب گردید. از وقایع عمده ای که در اوایل حکومت وی اتفاق افتاد شورش و طغیان «گوا» بود که ابتدا چندی از تصرف پرتغالی ها بیرون آمد ولی «البوکرک» مجدداً آنها را بتصرف خود در آورده و مصمم گردید که آنجا را مرکز حکومت پرتغال در هند سازد.

در طول زمان «البوکرک» متوجه این نکته شد که تا خطوط ارتباطیه کافی در دست او نباشد نخواهد توانست موقعیت خویش را در هندوستان مستحکم سازد. در مکتوبی که بتاريخ ۱۵۱۲ پیادشاه پرتغال نوشته است می گوید:

«بزرگترین بلا و خطری که دائماً هندوستان را تهدید می کند خبر آمدن

رومی‌هاست^۱ که بی‌جهت در افواه منتشر شده و باعث ناراحتی خیال اهلالی بومی و مسیحیان هر دو گردیده است.

بعقیده من مادام که ما تا بحرا حمر پیش نرفته و باین مردم ثابت نکرده‌ایم که «آمدن رومی‌ها» شایعه موهوم است و اصلاً چنین قومی وجود ندارد آسایش و امنیت اتباع اعلیحضرت در این حدود در معرض تزلزل و خطر می‌باشد». «البو کرک» کمی پس از ارسال این مکتوب با کلیه جهازات خود عازم عدن و مکه گردید لیکن بواسطه انقلاب و سختی هوا کار مهمی از پیش نبرد جز آنکه قلعه «سو کو ترا» را چون بکلی بی‌فایده بود خراب نمود و خراج هرگز را وصول کرد. در فوریه ۱۵۱۳ فرمانی از طرف پادشاه پرتغال رسید که فوراً بقصد تسخیر عدن و ورود به تنگه بحرا حمر حرکت نماید. بنابراین «البو کرک» با بیست کشتی بزرگ که ۱۷۰۰ نفر پرتغالی و ۸۰۰ نفر از اهلالی بومی در آنها سوار بودند از «گائو» حرکت کرده و از راه دماغه «گاردافوئی» بعدن آمد. «آلبو کرک» با تمام مساعی که بکاربرد نتوانست عدن را متصرف شود و از این شکست و مغلوبیت بی‌اندازه متأثر و مأیوس گردید زیرا بعقیده او برای حفظ و صیانت متصرفات پرتغال در هندوستان سه چیز نهایت لزوم و ضرورت را داشت:

اول تسخیر و تصرف عدن برای نگاهداری تنگه باب‌المندب.

دویم حفظ جزیره هرمز بجهت تسلط داشتن به «تنگه بصره».

سویم نگاهداری «دیو» و «گوا» برای تصرف سایر نواحی هندوستان. پرتغالی‌ها در موقع حمله به عدن تنها کاری که توانستند انجام بدهند این بود که بادبانها و لنگرهای جهازات بندر عدن را برای استعمال در کشتی‌های خود

۱- «ترکهای رومانی ادعا می‌کردند که از اخلاف رومیان قدیمند و به اینجهت هندیها ایشان را به نام (رومی) نامیده‌اند» (کتاب وقایع اتفاقیه)

برداشته و بعد همهٔ جهازات مذکور را آتش زدند. از آنجا کشتی‌ها عازم بحر احمر گردیدند لیکن بواسطهٔ وزش بادهای مخالف مدتی در «کاماران» متوقف ماندند و نتوانستند از آن نقطه پیشتر بروند تا بالاخره موقع مراجعت رسید و بدون آنکه از این مسافرت هیچگونه نتیجه‌ای برده باشند به «دیو» برگشتند. درحین توقف اجباری در «کاماران» البو کرک از اوقات بیکاری خود استفاده کرده بجمع-آوری اطلاعات جامعی در خصوص نواحی مجاور بحر احمر پرداخت و يك سفر هم بقصد سیاحت بجزیرهٔ «پریم» رفت.

پس از مراجعت «البو کرک» به هندوستان سفیری از جانب شاه اسمعیل نزد وی آمد و روابط دوستانه با او برقرار کرد. طولی نکشید که خبر رسید شیخ عدن شروع به تجاوز بمتصرفات پرتغال کرده و بعلاوه حاکم شهر هرمز هم وفات یافته است و باین جهت «البو کرک» مجدداً کشتی‌های پرتغالی را به ریاست برادرزادهٔ خود «پرو» بدان صفحات فرستاد. «پرو» در تابستان ۱۵۱۳ اطراف «سو کو ترا» را گردش کرده بسیاری از جهازات تجارتی اعراب را که عازم بحر احمر بودند اسیر ساخت و سال بعد به هرمز رفت. در آنجا «پرو» نتوانست کار مهمی از پیش ببرد جز آنکه راجع بتسلیم قلعهٔ شهر و پرداخت خراج معوقه با پادشاه مذاکرات طولانی نمود و چون پادشاه هرمز قبلاً به تبعیت شاه اسمعیل درآمده بود نتیجه‌ای از مذاکرات مذکور حاصل نگردید. «پرو» ناگزیر در ماه سپتامبر ۱۵۱۴ به «گوا» مراجعت کرد و وقایع را با اطلاع عمومی خود رسانید.

«البو کرک» چون از قضایای هرمز مطلع گردید تصمیم گرفت که با عجلهٔ تمام بدانجا برود و بدین قصد شروع به تجهیزات نمود و چنان وانمود کرد که می‌خواهد به بحر احمر مسافرت کند. در مکتوبی که به تاریخ ۲۰ اکتبر به پادشاه پرتغال نوشته و وسعت صدر و هوش و کفایت سیاسی خود را بخوبی در آن نشان داده

است اوضاع بحر احمر را چنین تشریح مینماید :

« باید عدن را متصرف شد و قلعه محکمی در آنجا بنا کرد. بندرگاه آنجا بسیار خوبست و در زمستان کشتی های ما را می تواند در خود جا بدهد. در باب المنذب ممکن نیست قلعه ای بنا کرد زیرا آب در آن حدود یافت نمیشود لیکن چون از آنجا تا عدن فقط سه روز راه است من آن شهر را کلید باب المنذب میدانم راجع به جزیره « کاماران » شنیده ام که رومیها باشیخ عدن در آنجا مشغول احداث قلعه ای هستند ولی این موضوع برای ما چندان اهمیتی ندارد زیرا خودمان در نزدیکی جده قلعه محکمی بنام « فرزانه » داریم نخستین اقدامی که برای ما نهایت لزوم و ضرورت را دارد اینست که موقعیت خود را در « مثنوی » مستحکم سازیم تا از حیث آذوقه و لوازم تأمین داشته باشیم » .

در مکتوب دیگری می نویسد :

« با وجود کارهای مهم تجارتنی که در هرمز دارم معذلك مصمم هستم قبلابه « مثنوی » رفته « دالك » را مسخر سازم و ترتیب کارهای جده را بدهم . مسافرت بحر احمر بواسطه مقادیر زیاد ادویه که همه ساله از هندوستان بدانجا می آید متضمن منافع هنگفت می باشد. قصد من آنست که رومیان را قلع و قمع نمایم و بعد به مکه رفته آنجا را خراب کنم. بنابر این جهات تصمیم گرفته ام که ابتدا مسافرتی ببحر احمر کرده و اقتدار و تسلط سلطان قاهره را از آن دریا براندازم » .

« البوكر » چون اوضاع هندوستان را قرین آرامش و انتظام دید در سنه ۱۵۱۵ با بیست و شش کشتی و دو هزار و دویست مرد جنگی بطرف هرمز حرکت نمود زیرا اوضاع آنجا کسب و خامت کرده بود و سیف الدین پادشاه جزیره خود را تسلیم و دست نشانده شاه اسمعیل ساخته و هر لحظه خطر آن میرفت که ایرانیها هرمز را متصرف شوند و پرتغالیها را بالمره از آنجا بیرون کنند. کشتی ها ابتدا

به «کوریات» و بعد به مسقط رسیدند و «البوکرک» در آنجا شنید که هرگز دچار انقلاب و آشوب شده و شخصی بنام «رئیس حامد» رایت طغیان برافراشته است و پادشاه را دستگیر و محبوس کرده است. باینجهت «البوکرک» با شتاب تمام خود را به هرگز رسانید و بمحض ورود به بندر فرمان داد که شهر را گلوله ریز کنند. «رئیس حامد» از شلیک توپها بقدری متوحش شد که فوراً پادشاه را آزاد نمود و پرتغالیها پس از مذاکرات بسیار با وی قلعه را متصرف گردیدند و بیرق خود را بر فراز قصر سلطنتی برافراشتند. کمی بعد از این وقایع سفیری از جانب شاه اسمعیل آمده قرارداد با پرتغالیها بست که بموجب آن پادشاه هرگز بناشد «از طرف اعلیحضرت پادشاه پرتغال در آنجا سلطنت نماید»^۱ و بدین ترتیب تسلط پرتغالیها بر هرگز اسماً و رسماً برقرار و مسلم گردید.

«البوکرک» برادرزاده خود «پرو» را بریاست قوای مستحفظ قلعه هرگز گماشت و دستورات لازم راجع باتمام ساختمان باروها و تکمیل تجهیزات آن داده و خود با حال کسالت و ناخوشی بطرف هندوستان مراجعت نمود. در بین راه مرض او روز بروز شدیدتر می شد تا در پانزدهم دسامبر ۱۵۱۵ بمحض آنکه وارد خاک «گوا» گردید دنیا را وداع گفت.

آخرین مکتوبی که از «وسط دریا» بپادشاه پرتغال نوشته است بدین مضمون می باشد: «این مراسله را من بخط خود با اعلیحضرت ننوشته ام و درحین تقریر آن گرفتار سیاه سرفه شدیدی هستم که علامت مرگ است. در اینجا من يك پسر دارم

۱- شرایط ذیل در قرارداد مذکور قید شده بود:

- I - بحریه پرتغالیها باید باقشون کشی ایرانیان بر علیه بحرین و قطیف مساعدت نماید.
- II - پرتغالیها باید در خاموش کردن اغتشاش و شورش که در مکران رخ داده بود با شاه اسمعیل معاضدت کنند.
- III - ایرانیها و پرتغالیها باید با یکدیگر متحد شده و مشترکاً با ترکها بجنگند.

که مایملک مختصر خود را باو واگذار کرده‌ام. اوضاع و وقایع هندوستان شهادت کامل درباره اقدامات و عملیات من می‌دهد. اکنون قسمت اعظم خاک هندوستان بتصرف اعلیحضرت درآمده است و تنها کار لازمی که باقی است آنست که مدخل باب‌المندب مسدود گردد. از حضور اعلیحضرت استدعا دارم که خدمات مرادرم در نظر داشته و بخاطر من از پسر من توجه کنند و او را به مقامی عالی برسانند. بدین ترتیب نخستین کسی که اساس و شالوده مستعمرات اروپائی را در آسیا ریخت بدرود زندگی گفت بدون آنکه همه مقاصد و نقشه‌های دور و دراز خود را اجرا کرده باشد.

«البوکرک» دارای اراده‌ای متین و عزمی راسخ بود که در سایه آن بر تمام موانع و مشکلات غلبه نمود و قدرت و نفوذ پر تغال را بسط و توسعه داده و تجارت مشرق را با انحصار مملکت خود درآورد لیکن خشونت رفتار و تند و سخت گیری او نسبت به دشمنان سبب شد که دولتی که او بزحمت ایجاد کرده بود بالاخره رو بزوال و اضمحلال برود.

جانشین «البوکرک» شخصی شد موسوم به «لوپوسوارز» این شخص از حیث سیرت و اخلاق بکلی با «البوکرک» اختلاف داشت و چون به «کچن» رسید خشونت و سخت گیری او همه را متنفر و منزجر ساخت مخصوصاً پادشاه را که قبل از او به ادب و احترام فوق العاده «البوکرک» عادت نموده بود. از آن بی‌بعد سیاست پر تغال در مشرق تغییر کرد زیرا بقول فاریاسوسا «تا آن زمان نجبا و اصیلزادگان بقاعده شرافت و افتخار رفتار میکردند و سلاح و شمشیر خود را بر ثروت و تمول ترجیح می‌دادند لیکن از آن موقع بی‌بعد تجارت و سوداگری چنان آن‌ها را بخود مشغول ساخت که صاحب‌منصبان و رؤسای قشونی هم بتجارت افتادند و قدر و منزلت واقعی خویش را فراموش کردند. «لوپوسوارز» چون بحکومت

منصوب شد بقلاع واستحکامات سرکشی نمود، کوتوالان وصاحبمنصبان را عوض کرد و اوقات خود را مصروف بکارهای جزئی و بی اهمیتی کرد که ذکر آنها جز سیاه نمودن کاغذ فایده دیگری ندارد و بر اطلاعات تاریخی چیزی نمی افزاید.

در طول قرن شانزدهم پرتغالیها در نواحی خلیج فارس دارای نفوذ و تسلط کامل بودند و هرمز بواسطه موقعیت مناسب خود (که در دهانه خلیج واقع بود) مرکز عملیات بحری و تجارتی آنها بشمار میرفت و کلیه تجارت آنها تا بصره و مسقط و سایر نقاط خلیج از مجرای آن بعمل می آمد. لیکن با وجود آنکه نفوذ و تسلط ایشان بر جزیره مذکور در اواخر قرن شانزدهم بیش و شدیدتر شد معذک هرمز متدرجاً رو بانحطاط و خرابی رفت و کم کم تجارت آن از رونق و اهمیت افتاد و علت آن هم بیشتر بواسطه حرص و طمع و تباه کاریهای حکام وصاحبمنصبانی بود که بدانجا می آمدند.

وقایع عمده مربوط به پرتغالیها که در قرن شانزدهم در خلیج فارس اتفاق افتاده است از اینقرار است :

در سنه ۱۵۱۶ «سوارز» شنید که کشتی های سلطان مصر بقصد حمله بمتصرفات پرتغال در هند آمده اند و باینجهت بخیال مقابله با آنها از «گوا» بجانب بحر احمر عزیمت نمود. چون به عدن رسید حاکم آنجا بواسطه نداشتن قوا و مهمات کافی ناگزیر کلید شهر را بوی تقدیم کرد ولی «سوارز» از فرط جهالت و کوتاه نظری پیشنهاد حاکم را نپذیرفت و تصرف شهر را بموقع مناسب تری محول کرده خود بجانب جدّه رفت و در آنجا هم از کشتی های سلطان مصر هیچگونه اثری ندید. در موقع مراجعت «زیلا» را تسخیر کرد و بقصد تصرف عدن عزیمت نمود لیکن اهالی آنجا از غیبت او استفاده کرده برج و باروهای شهر را مرمت نموده بودند و همه باتمام تجهیزات خود آماده مدافعه بودند. «سوارز» ناگزیر

بطرف «بربرا» رفت ولی در بین راه طوفان سختی برخاست و کشتی‌های او را از هم متفرق نموده عده‌ای راهم معدوم نمود و قشون کشتی او بدین ترتیب خاتمه یافت. چندی بعد چون پرتغالیها خواسته بودند گمرک هرمز را در دست خود بگیرند و در نتیجه شورش و طغیانی در شهر ایجاد شده بود «سوارز» مجبور گردید عده‌ای قشون بکمک قوای ساخلو آنجا اعزام دارد.

موضوع اداره کردن گمرک هرمز بزودی کسب اهمیت کرد و در سنه ۱۵۲۲ مأمورین پرتغالی بر حسب امر صریح پادشاه خود گمرک جزیره را در دست خویش گرفتند لیکن به واسطهٔ اجحاف و سوء رفتار خود در هرمز و بحرین و مسقط و کوریات و سحرار دفعتاً ایجاد انقلاب و شورش نمودند و نقاط مزبور شبانه از طرف پادشاه هرمز هم از راه خشکی و هم از طریق دریا مورد حمله و تهاجم واقع شده و عدهٔ کثیری از مدافعین آنها به قتل رسیدند.

پادشاه هرمز امیدوار بود که بدین ترتیب بند اسارت پرتغال را پاره کند و ابتدا هم قلعهٔ پرتغالیها را در هرمز به محاصره در آورد لیکن چون قوای امدادیه زود از مسقط رسید شاه از پیشرفت خود مأیوس شد و از ترس کیفر و مجازات پرتغالیها شهر را آتش زد چنانکه «چهار شبانه روز دائماً می‌سوخت» و خود به جزیرهٔ قشم فرار کرد و در آنجا یکی از اتباع خود وی او را بقتل رسانید. بعد از او اهالی هرمز پسر سیزده سالهٔ او را موسوم به محمود شاه به پادشاهی انتخاب کردند.

پرتغالیها با پادشاه جدید قرار داد تازه‌ای بسته و بدانوسیله نفوذ و تسلط خود را بر هرمز محکم‌تر از سابق کردند و شاه جوان را دوباره به هرمز معاودت دادند. «منرز» که در آن وقت حاکم هندوستان بود و قرارداد مذکور را با پادشاه هرمز بسته بود پس از کسب منافع هنگفت از راه تجارت در سنه ۱۵۲۴ به هندوستان

مراجعت نمود ولی وقتی بدانجا رسید دید که بجای او « واسکود گاما » به نیابت سلطنت هندوستان منصوب گردیده است .

در سنه ۱۵۲۶ اهالی « کلهت » و مسقط بر علیه تعدیات پرتغالیها شورش کردند ولی « لویوسوارز » حاکم هندوستان با عده زیادی کشتی بدانجا شتافته و فتنه را خوابانید .

در سال ۱۴۴۲ چون پادشاه هرمز خراج معینه را نپرداخته و از آن بابت به میزان پانصد هزار « دوکات » مقروض بود و بعلاوه نایب السلطنه هندوستان می دانست که پادشاه واقعاً قادر به تأدیه آن نیست لهذا از کلیه خراج معوقه صرف نظر نمود و در عوض قرار گذاشت که عواید گمرکات بنادر تماماً در تحت نظر پرتغالیها جمع آوری شود . به این ترتیب بعد از آن دیگر هیچوقت خراج هرمز به تعویق نیفتاد زیرا پرتغالیها مطالبات خود را مستقیماً از عایدات گمرک برداشت می کردند .

در اواسط قرن شانزدهم تر کها در نواحی خلیج فارس شروع به عملیات و اقدامات کردند و بزودی بین ایشان و پرتغالیها کشمکش و نزاع در گرفت در سنه ۱۵۵۰ اعراب مقیم قطیف قلعه خود را به ترکهها تسلیم نمودند و بعلاوه سلطان بصره را هم از محل حکومت خویش اخراج کردند . سلطان مذکور شخصاً سی هزار نفر قشون داشت و برای استرداد مملکت خود از پرتغالیها استمداد نمود و در عوض به ایشان اجازه داد که قلعه ای در بندرگاه بصره بنا کنند . به این جهت نایب السلطنه هندوستان نوزده کشتی و هزار و دویست نفر سرباز تحت ریاست « انتونیو دو نورونها » برای کمک و مساعدت با پادشاهان قطیف و بصره به خلیج فارس گسیل داشت . « نورونها » قلعه قطیف را خراب کرد و عازم بصره شد لیکن نتوانست کار مهمی از پیش ببرد زیرا یکی از پادشاهای ترك او را فریب داده به وی گفت که امرای قطیف و بصره

در صدد تسلیم او به دشمن هستند و «نورونها» از ترس به هرمز گریخت و در آنجا از فریبی که خورده بود مستحضر گشت ولی کار از کار گذشته بود و نمی توانست اقدام دیگری بکند.

ترکها از عملیات پرتغالیها در قطیف و بصره به خشم آمده در صدد تلافی و انتقام افتادند و شخصی موسوم به «پیر بیک» را که به قول فریزر دزد و قطاع الطریق بود با شانزده هزار مرد جنگی وعده ای کشتی به خلیج فارس فرستادند که در آنجا بشرارت و راهزنی مشغول شود. «نورونها» که در آن وقت در هرمز اقامت داشت چند فروند از جهازات خود را مأمور جلوگیری از عملیات ترکها نمود لیکن پسر «پیر بیک» جهازات مذکور را مغلوب و منهزم ساخت و نزدیک بود که خود «نورونها» را نیز دستگیر نماید. سپس قوای «پیر بیک» به مسقط حمله کرده شهر را خراب نمودند و پس از هیجده روز محاصره و بمباردمان بالاخره کوتوال پرتغالی را مجبور به تسلیم قلعه شهر ساختند. «پیر بیک» تمام توپها را به کشتی های خود انتقال داد و فرمانده قشون پرتغال را نیز با شصت نفر از سربازانش اسیر و محبوس نمود و از آنجا عازم هرمز گردید.

«فاریاسوسا» راجع به عملیات «پیر بیک» در هرمز چنین می نگارد:

«کشتی های دشمن مسقط را محاصره نمود و پس از یکماه استقامت بالاخره آنجا را مجبور به تسلیم ساخت. پیر بیک توپها را شکست و فرمانده قشون را با شصت نفر سرباز اسیر کرد و بعد از آن به هرمز رفت. «نورونها» نهصد نفر مرد جنگی با خود در قلعه داشت و پادشاه و زن و بچه و رئیس دربار او هم بدانجا پناهنده شده و لوازم و مهمات کافی برای محاصره طولانی با خود بدانجا برده بودند. . . . پیر بیک در ساحل پیاده شده اردو زد و خندق حفر نمود و باروئی بنا کرد و توپهای زیادی در آنجا قرار داده و مدت یکماه علی الاتصال شلیک

می کرد. بالاخره چون از اقدامات خود نتوانست نتیجه قطعی بگیرد شهر را غارت نمود و به جزیره قشم رفت و پس از جمع آوری غنائم بسیار از آنجا مراجعت کرد.»

نایب السلطنه هندوستان چون از اقدامات پیر بیك و خطری که متوجه مستملكات پرتغال در خلیج فارس بود مطلع گشت شخصاً با جهازات جنگی زیاد به هرمز آمد و چون دید که دیگر خطری متوجه آنجا نیست و اوضاع جزیره قرین آرامش است مجدداً به «گوا» مراجعت نمود. اما پیر بیك چون در اجرای اوامر دولت عثمانی راه افراط پیموده و عملیات بیرویه بسیار نموده بود در سنه ۱۵۵۲ در قسطنطنیه کشته شد و به جای او شخص دیگری موسوم به مراد بیك منصوب گردید. مراد بیك با پانزده فروند کشتی در سواحل ایران با پرتغالی ها مصاف داد و پس از جنگ سختی هیچکدام نتوانستند بر دیگری غلبه نمایند و لهذا بدون اخذ نتیجه از هم جدا شدند. سال بعد باز مابین جهازات ترك و پرتغالی در حوالی مسقط جدالی واقع شد و پرتغالی ها بحریه عثمانی را بکلی منهدم و نابود کردند و دوباره نفوذ و تفوق خود را بر نواحی خلیج برقرار ساختند.

بعدها عثمانی ها به خیال افتادند که بنادر عربستان را در خلیج فارس متصرف شوند و به این قصد جهازات خود را با ۱۲۰۰ مرد جنگی به محاصره قلعه بحرین فرستادند. اما طولی نکشید که قوای پرتغالی به امداد محصورین رسید و ترکها مجبور به ترك محاصره گردیدند و اسرای جنگی را با توپ و اسلحه و اسب های خود تسلیم دشمن نموده و بعلاوه ده هزار «دوکات» هم به عنوان غرامت جنگی پرداختند و به بصره مراجعت کردند.

در سنه ۱۵۸۱ ترکها به سرکردگی شخصی موسوم به علی بیك با سه فروند از جهازات خود غفله به مسقط حمله بردند و پرتغالی ها چون به هیچوجه منتظر

تهاجم ایشان نبودند از ترس به داخل خاک گریختند. علی بیك شهر مسقط را كاملاً غارت و چپاول نمود و مراجعت کرد^۱.

خوانین لار سابقاً بر پادشاهان هرمز سمت ریاست و برتری داشتند لیکن در دوره تسلط پرتغالی‌ها این وضع برعکس شده بود. «فاریاسوسا» می‌گوید: «سلاطین لار همیشه سعی می‌کردند که مانند سابق خود را بر پادشاهان هرمز تفوق و برتری دهند. به این جهت سلطان فعلی آنجا مصمم گردید که تمام مغستان را تسخیر نماید و لشکر جراری کشیده چندین شهر را متصرف شد و قلعه هرمز را نیز محاصره نمود و روابط آن را با خارج قطع کرد». ولی پادشاه هرمز به کمک قوای پرتغالی به قلعه «شمیل» که بواسطه موقع طبیعی خود بسیار صعب العبور بود حمله نمود و پس از زدو خورد شدیدی آنجا را متصرف گردید و بدین ترتیب تهاجم پادشاه لار به هرمز خاتمه یافت.

در سال ۱۵۸۶ پرتغالی‌ها به «مومباسا» که ترکها بر روی آن قلعه‌ای بنا نموده بودند حمله کردند و پس از آتش زدن و منهدم ساختن آن به هرمز برگشتند. کمی بعد فرمانده قوای پرتغالی قلعه محکمی در مسقط بنا کرد که آنجا را هم مانند هرمز تحت نفوذ و تسلط خود داشته باشد.

در اواخر قرن شانزدهم وضع و موقع پرتغالی‌ها در شرق تغییر کرد زیرا کشتی‌های سایر دول اروپائی به قصد انتفاع از تجارت مشرق شروع به ایاب وذهاب در دریاهای شرقی کردند و ابتدا هلندیها و بعد از ایشان انگلیسها به مشرق آمدند. هلندیها با آنکه از سال ۱۵۹۶ متوجه هند شرقی بودند معذک در آن تاریخ هنوز توجهی به آبهای خلیج فارس نداشتند ولی در سنه ۱۵۸۳ سیاح مشهور هلندی موسوم

۱- باید دانست که در همین سنه یعنی ۱۵۸۰ پرتغال جزو متصرفات اسپانی در آمد و تا سنه ۱۶۴۰ به اینحال باقی بود.

به «جان هو یقن وان لیشوتن» در طی مسافرت تاریخی خود از لیسبون به مشرق آمده بود.

اما انگلیسها، هنوز کمپانی هند شرقی تأسیس نشده و اوضاع اقتصادی و تجارتی مشرق را فقط چند نفر انگلیسی من غیر رسم مورد مطالعه قرار داده بودند. در بین این اشخاص از همه معروفتر «جان نیوبری» است که در سنه ۱۵۸۰ از انگلستان حرکت نموده به هرمز رسید و دو سال بعد به لندن مراجعت نمود ولی شش ماه بعد مجدداً به اتفاق «رالف فیتخ» از لندن به هرمز رفت و در سنه ۱۵۹۱ به انگلستان معاودت کرد. مسافرت «لنکاستر» به دریاهای مشرق در سال ۱۵۹۱ جنبه رسمی بیشتری داشت و شرح کلیه این مسافرتها در فصل بعد به تفصیل ذکر خواهد شد.

رقابت انگلیسها و پرتغالیها

در این فصل باید به مطالعه حوادث و وقایعی بپردازیم که باعث انتقال تسلط و سیادت خلیج فارس از پرتغالیها به سایر ملل شده است. شاه عباس کبیر که در سنه ۱۵۸۷ به تخت سلطنت ایران جلوس نمود در حینی که بیسط و توسعه نفوذ و قدرت خود اشتغال داشت با نظر رشك و حسادت به غاصبین هرمز و سایر نواحی خلیج نظر می کرد. «لرد کرزن» می گوید «پرتغالیها متعصب و اجحاف کار بودند و استعداد و لیاقت کافی برای امور تجارتی نداشتند چه بجای مسالمت و ملایمت با ایران تجارت آن مملکت را از بین بردند و ایرانیها را مجبور نمودند که امتعه لازم خود را از تجارتخانه های پرتغالی بخرند و مال التجاره های خویش را نیز با جهازات پرتغالی حمل کنند». اجرای این سیاست غلط بالاخره نتایج سوء خود را ظاهر ساخت.

شاه عباس متمایل بود که جزیره هرمز را دو باره به تصرف خویش درآورد و به این جهت خان لار را وادار نمود که به بهانه عقب افتادن خراج معمولی خود بر علیه جزیره قیام نماید زیرا واقعاً هم خراجی که پادشاه هرمز همه ساله به لار

می پرداخت از زمان تسلط البوکرک به تعویق افتاده بود. خان لار شروع به اشکال تراشی در امور تجارتي هر مز کرد و بعلاوه اختلافاتی هم بر سر تجارت ابریشم ایران تولید شده بود و چون پرتغالی ها از قبول دعاوی ایران امتناع داشتند شاه عباس با « جیمز » پادشاه انگلیس معاهده ای بست که جزیره را متصرف شده و متفقاً پرتغالی ها را از آنجا برانند. برای فهمیدن معنی حقیقی این معاهده باید به یکربع قرن قبل از آن تاریخ مراجعه نمود و حوادث مختلفی را که منجر بعقد قرارداد مذکور گردید از نظر گذرانید.

مأموریت های شرلی : در سنه ۱۵۹۸ دو برادر از نجبا و اصیلزادگان انگلیسی که شهرت نظامی هم داشتند به دربار شاه عباس آمدند. « سرانتونی شرلی » برادر بزرگتر علت مسافرت خود را به ایران به تفصیل نقل کرده است و می گوید « بنا به تشویق و تحریک « ارل اسکس » برای کمک و مساعدت به «دوک فرارا» که بر علیه تجاوزات پاپ قیام کرده بود با چند نفر از سربازان دلیر روانه شدم. اما پیش از رسیدن به محل مقصود مجادله بین دوک و پاپ خاتمه یافته و دوک مغلوب و تسلیم شده بود. دوک چون نمی خواست که من بدون انجام کاری مراجعت کرده باشم و پس از آنکه وقت و پول و امیدواری خود را در راه او تلف کرده ام مورد طعن و تمسخر دشمنان خود واقع شوم لهذا به من پیشنهاد کرد که به ایران مسافرت کنم و دو فایده برای این مسافرت ذکر کرد: اول آن که به یکی از وظایف دینی خود عمل نموده و به آن وسیله خداوند را تبجیل و تجلیل می کنم دویم آنکه اگر فرضاً هم خداوند توفیق این خدمت بزرگ را به من ارزانی نفرماید تازه از مشاهده آن ممالک دوردست تجارب ذی قیمتی حاصل کرده و راجع به تجارت انگلیس در عثمانی و مسکو اطلاعاتی به دست می آورم و بعلاوه ممکن است بجهت کشتی رانی هندوستان که در دست هلند است و در انگلیس هم راجع به آن گفتگو می شود

راههای جدیدی کشف نمایم».

برادران «شرلی» با بیست و شش نفر همراهان خود چون به قزوین رسیدند «البسه فاخر پوشیده براسبان عالی نشستند» و خود را به عنوان دو نفر از نجبای انگلیس که شهرت پادشاه ایران را شنیده و مایل به دخول در خدمت او هستند به شاه عباس معرفی کردند و وی پذیرائی شایانی از آنها نمود.

«انتونی شرلی» سمت نمایندگی دولتی نداشت و مقصود اساسی از مأموریت او این بود که شاه عباس را وادار نماید با دول مسیحی اروپا بر علیه ترکها تشریک مساعی کند و بعلاوه باب تجارت بین ایران و انگلیس را مفتوح سازد.

«شرلی» بعد از آنکه بجهتات عدیده صداقت و صمیمیت خود را نسبت به شاه ثابت نمود و برای آموختن فنون جدید جنگی به ایرانیان زحمت بسیار کشید بالاخره شاه عباس او را از جانب خود به مأموریت به دربارهای سلاطین اروپا فرستاد.

به قول «سرجان ملکم» اعتبار نامه هائی که شاه عباس به «انتونی شرلی» می داد نظیر آن شاید تا کنون به هیچ نماینده دولتی دیگری داده نشده است. این اعتبار نامه ها خطاب به سلاطین مسیحی اروپا بود که پادشاه مسلمان ایشان را به دوستی و اتحاد با خود دعوت می کرد. در یکی از نامه های مذکور می نویسد:

«در این ایام فرخنده عالی جناب «سرانتونی شرلی» به میل و اراده خود از اروپا بدین صفحات آمده است و شما سلاطینی که به آئین مسیح معتقدید بدانید

۱- «عثمانی مخوف که باعث وحشت عالم مسیحیت شده است اینک از یکنفر شخص (شرلی) مرعوب گردیده و از سرنوشت آتی خود ترسان است. ایرانیها فنون جنگی را از شرلی آموخته اند و کسانی که پیش از این استعمال توپ را نمی دانستند امروزه دارای ۵۰۰ عراده توپ برنجی و ۶۰۰۰۰ قبضه تفنگ شده اند. باینجهت ایرانیان که سابقاً با شمشیر باعث ترس و وحشت عثمانی ها بودند اینک بوسیله گلوله و مواد گوگردی لرزه بردن آنها انداخته اند».

«پوچارس» فصل یازدهم.

که او وسیلهٔ وداد و دوستی بین من و شما شده است . ما خود از سابق تمایل به دوستی شما داشته‌ایم لیکن هیچکس غیر از این شخص محترم پیدا نمی‌شد که پردهٔ بیگانگی و ناشناسی را از بین ما بردارد . اینک که این شخص به میل و ارادهٔ خود پیش ما آمده است ما هم او را با رضایت خودش به اتفاق یکی از رجال معتبر خویش نزد شما می‌فرستیم . در اینجا ما به قدری در اعزاز و تکریم او کوشش داشتیم که همه‌روزه مانند برادر با او از یک ظرف غذایی خوردیم و در یک جام آب می‌نوشیدیم.... بنابراین وقتی این شخص نزد شما سلاطین می‌آید باید او را مثل خود ما دانسته و هر چه می‌گوید و هر چه می‌خواهد برای او انجام دهید . موقعی که او از دریا می‌گذرد و وارد مملکت پادشاه بزرگ مسکوی (که ما با او مثل برادر دوست و متحد هستیم) می‌شود باید تمام حکام جزء و کل همراه وی حرکت کرده و او را به مسکو برسانند . چون بین شما پادشاه مسکو و ما دوستی و برادری کامل برقرار است لهذا این شخص را از راه مملکت شماروانه ساختیم و میل و تقاضای ما این است که وسایل عبور و حرکت او را از هر حیث فراهم سازید . »

مقارن همین اوقات شاه عباس به موجب فرمان مخصوص حقوق و امتیازات مهمی به تجار اروپائی که مایل به تجارت با ایران بودند عطا کرد و به آنها اجازه داد که آزادانه به داد و ستد پرداخته و شعائر دینی خود را به جا آورند . از این حقوق و امتیازات که شاه ایران به تجار انگلیسی تفویض کرد کلیهٔ اتباع خارجی مقیم ایران در عرض سیصد سال گذشته استفاده نموده‌اند ولی امتیازات مذکور برخلاف « کاپیتولاسیون » در ترکیه چندان تولید زحمت و اشکالی برای دولت ایران نکرده است (مگر در صفحات شمالی که مأمورین دولت روسیه چه قبل از انقلاب آنجا و چه بعد از آن بیپایانه و مستمسک عهدنامه‌های قدیم حقوق و امتیازات بی‌منطق برای اتباع کثیر خود تقاضا می‌کردند) . فرمان مزبور چون دورهٔ جدیدی

را در تاریخ ارتباطات تجارتي ایران با ممالك اروپائی افتتاح می نماید و دارای اهمیت مخصوصی است ماعین آن را از سفرنامه « انتونی شرلی » در اینجا نقل می کنیم :

« میل و اراده ما آنست که از امروز ببعد ایالات و ولایات ما بر روی کلیه ملل مسیحی و مذهب آنها گشوده باشد و هیچ يك از رعایا و اتباع ما در هیچ جا و هیچ حالت صدمه و آسیبی به آنها نرسانند . چون روابط و داد و دوستی ما با سلاطین و امرای عیسوی مذهب ثابت و مستحکم است بموجب این فرمان بکلیه تجار مسیحی اجازه می دهیم که بدون هیچگونه بیم و تشویش و بدون اینکه هیچ يك از حکام و فرمانفرمایان و صاحبمنصبان لشکری و کشوری ما کمترین مزاحمتی برای آنان فراهم نمایند در مملکت ما بتجارت و داد و ستد مشغول شوند و هیچ کس در هیچ مقام و رتبه ای نمی تواند بمال التجاره ایشان به هیچ اسم و به هیچ عنوان دست بزند مگر آنکه قیمت عادلانه آن را بپردازد . علما و روحانیون ما حق ندارند در امور مذهبی آنان مداخله کرده و باعث زحمت ایشان بشوند . قوانین و احکام ما به هیچوجه در باره شخص آنها و مال التجاره و دارائی آنها مجری نخواهد بود . (پس از این مقرراتی راجع به اموال اتباع خارجه که در ایران وفات می یابند و طریقه استرداد آن بوراث ایشان در فرمان مذکور است) .

مأمورین وصول مالیات و سرحد داران مملکت ما به هیچوجه اجازه ندارند از تجار مسیحی باج و مالیاتی مطالبه نمایند .

هر يك از تجار مسیحی که یکی از اتباع ما (در هر مقام و درجه که باشد) قرضی داده و ادعائی از او داشته باشد می تواند به موجب این فرمان به هر يك از حکام و قضاة مملکت ما تظلم کرده و تقاضای احقاق حق نماید و حقوق خود را باز ستاند .

هیچ يك از حکام و قضاة ما حق ندارند در مقابل رسیدگی بمظلمات تجار عیسوی حق الزحمه‌ای از ایشان مطالبه نمایند زیرا اراده ما آنست که تجار مذکور به کمال رفاه و آسایش در ممالك ما زندگی کنند. هیچکس حق ندارد از تجار مسیحی بپرسد که برای چه مقصود در ایران اقامت گزیده‌اند.

هر چند قاعده و مرسوم مملکتی ما آنست که کلیه فرامین و احکام در اول هر سال تجدید شود لیکن میل و اراده ما بر آن قرار گرفته است که این فرمان الی الابد چه در زمان خود ما و در زمان جانشینان ما بموقع اجرا گذاشته شده و هرگز تغییری در آن داده نشود.

« انتونی شرلی » بداشتن این سفارشنامه‌ها از راه مسکو عازم اروپا گردید لیکن ظاهر نتیجه‌ای از مسافرت او حاصل نشد زیرا پس از مراجعه به غالب دربارهای اروپا بالاخره به مادرید رسید و در آنجا تا سنه ۱۶۳۰ که وفات یافت اقامت داشت و دیگر هیچوقت به ایران مراجعت نکرد. اما « ربرت شرلی » بعد از عزیمت برادرش در دربار شاه عباس باقی ماند و به سمت فرماندهی کل قشون ارتقاء یافت و در جنگهایی که شاه عباس ما بین سنوات ۱۶۰۲ و ۱۶۲۷ با پادشاه قسطنطنیه می‌کرد رشادت و دلیری فوق العاده از خود بروز داد. مقصود عمده شاه عباس از این محاربات آن بود که دولت عثمانی را بکلی منقرض و معدوم سازد و قلمرو مملکت خود را تا مجاورت ممالك مسیحی برساند.

بعدها چون هیچگونه خبری از مسافرت « انتونی شرلی » نرسید شاه ایران نسبت به « ربرت شرلی » تا اندازه‌ای سرد و کم عنایت شد لیکن عاقبت با او مجدداً

۱- قبل از سنه ۱۶۰۰ قسمتی از خاک ایران در تصرف عثمانی‌ها بود منجمله شهرهای تفلیس و تبریز و نهاوند. شاه عباس با تمام قوا و توانائی خود باسترداد این بلاد پرداخت و پیشرفت کلی هم حاصل کرد، چنانکه در سنه ۱۶۰۲ نهاوند را گرفت و در ۱۶۰۳ عثمانیها را از تبریز خارج نمود و بالاخره در سنه ۱۶۰۵ آنها را در جنگ بزرگی بکلی مغلوب و متواری ساخت و قوای ایشانرا درهم شکست. در این جنگ « ربرت شرلی » سه جراحت برداشت.

بر سر التفات آمد و با آنکه از مأموریت اولی نتیجه‌ای نبرده بود در سنه ۱۶۰۹ « ربرت شرلی » را دوباره به اروپا اعزام داشت و قصد او این بود که به وسیله‌ی روابط و داد و دوستی خود را با ممالک اروپائی برقرار و مستحکم سازد و آنها را از تصمیم و عزیمت خود در قلع و قمع عثمانی‌ها و رساندن سرحدات ایران به حدود ممالک عیسوی مستحضر نماید. « شرلی » به لهستان و آلمان و ایتالیا مسافرت کرد و سپس به مادرید رفت که تدبیری بکار برده و تجارت ابریشم را از دست عثمانی‌ها خارج نماید و مرکز آنرا به هرمز یا یکی از بنادر دیگر خلیج فارس انتقال دهد لیکن دربار اسپانی این نقشه را به سردی تلقی کرد و روی خوش به‌وی نشان نداد. از آنجا « شرلی » در سنه ۱۶۱۱ به انگلستان رفت و مراسلات شاه عباس را که در آنها نسبت به پادشاه انگلیس اظهار مهربانی و دوستی شده و تجارت انگلیسی را دعوت به تجارت با ایران کرده بود تسلیم کرد. در انگلستان هم اقدامات و مذاکرات او مثمر ثمر واقع نشد و بعضی‌ها اصلاً در صحت مأموریت وی تردید کردند و تجارت هند شرقی نیز با نقشه‌ها و پیشنهادهای او مخالفت نمودند. باینجهت پس از گرفتن رتبه شوالیه در سنه ۱۶۱۳ از راه سند به ایران مراجعت کرده و دوباره وارد خدمت شاه عباس شد.^۱

۱- بعدها شاه عباس « ربرت شرلی » را مجدداً بمأموریت باستانی فرستاد که بموجب قرار داد مخصوصی تجارت انحصاری ابریشم را بآن دولت واگذار نماید (و مقصود او این بود که تجارت مذکور را از دست عثمانی‌ها خارج سازد) و ضمناً بدولت اسپانی اجازه داد که بندر عباس را از نو تحکیم و قلعه بندی کرده و سالیا نه چند کشتی ادویه و کتان هندی و غیره برای فروش و معاوضه بایران بفرستند.

در این مأموریت نیز « شرلی » با آنکه پنج سال تمام در مادرید اقامت نمود پیشرفت و کامیابی حاصل نکرد و در سنه ۱۶۲۲ با انگلستان رفت که با پادشاه آنجا « چارلی » داخل مذاکرات جدیدی شده و قراردادهائی با وی منعقد سازد. « ملکم » میگوید « شرلی » راجع بتمول و منابع ثروت ایران چنان در دربار انگلیس غلو و مبالغه کرد که دولت انگلستان بطمع استفاده از اینهمه ثروت سرشار افتاد و بالنتیجه شاه « سردودمون کاتون » را با جماعت کثیری بعنوان سفارت بایران فرستاد و « ربرت شرلی » هم باتفاق همین هیئت اعزامی در سنه ۱۵۲۷ مراجعت کرد. «

در سال ۱۶۱۳ اسپانیولیها از بابت امنیت و مصونیت هرگز نگران گردیدند زیرا پادشاه اسپانیایی فیلیپ سوم به مأمورین پرتغالی در هندوستان خبر داده بود که «شرلی» در موقع اقامت خود در انگلستان دولت انگلیس را به گرفتن هرگز تحریک نموده و خود او نیز مأموریت یافته است که قرارداد مخصوصی با شاه ایران منعقد سازد و تجارت ابریشم را با مملکت مزبور برقرار نماید. پادشاه اسپانیایی در مکتوبی که به نایب السلطنه هندوستان نوشت سفارش و تأکید نمود که استحکامات هرگز را بر علیه انگلیسها تجهیز کند و سفیر آنها را به هر وسیله باشد دستگیر نماید لیکن با وجود مراقبت شدید نایب السلطنه «شرلی» مسافرت خود را به انجام رسانید و به سلامت وارد خاک ایران شد.

تأسیس کمپانی هند شرقی : در اواخر سال ۱۶۰۰ کمپانی هند شرقی بموجب فرمان ملکه الیزابت بعنوان «شرکت تجار لندن که با هند شرقی معامله و تجارت می کنند» تأسیس گردید.

انگلیسها ابتدا از راه «معبر شمال غربی» و بعدها از راه روسیه بقصد تجارت به هندوستان می رفتند^۱. اولین مسافر انگلیسی که به نیت تأسیس روابط تجارتي به هندوستان رفت شخصی بود موسوم به «تماس استیفنس» و مراسلاتی که این شخص به پدر خود می نوشت میل و اشتیاق شدیدی برای تجارت مستقیم با هندوستان در انگلیس ایجاد می نمود. در سنه ۱۵۸۷ یکی از جهازات پرتغالی

۱- از بین مسافرین مزبور یکی «انتونی جنکینسون» بود که در سنه ۱۵۶۱ به ایران آمد و مکتوبی هم از جانب ملکه الیزابت برای شاه طهماسب آورد. در این مکتوب ملکه نوشته بود «چون نوکر صدیق و وفادار ما «انتونی جنکینسون» بنا بامر و اجازه مخصوص ما از ممالک ما خارج شده و بخواست خداوندی عازم مسافرت ایران و سایر ایالات دست نشانده شماست ما او را مشمول توجه و عنایات خاصه خود قرار داده و توفیق و کامیابی او را خواستاریم زیرا غرض و مقصود صادقانه او از این مسافرت آنستکه با اتباع شما و سایر بیگانگانی که در قلمرو مملکت شما اقامت دارند روابط تجارتي برقرار سازد».

بدست انگلیسها اسیر شد و اوراق و مراسلاتی که جزو محمولات آن بدست آمد حاوی اطلاعات دقیق و جامعی راجع به منافع تجارت هندوستان بود و در اثر انتشار آنها انگلیسها مصمم گردیدند که روابط تجارتی مستقیم با هند برقرار نمایند. بعلاوه چون در سنه ۱۵۸۸ قشون انگلیس بحریه اسپانی را شکست داد انگلیسها نسبت به قوای بحری خود اعتماد و اطمینان حاصل کردند و دانستند که با قوای اسپانی و پرتغال می‌توانند در دریاها مقاومت و برابری نمایند. در نتیجه از همین تاریخ تجار لندن جداً در صدد افتادند که نفوذ و تسلط پرتغالیها را از اقیانوس هند براندازند.

چندی قبل از آن تاریخ یعنی در سنه ۱۵۸۳ چهار نفر سیاح انگلیسی موسوم به «رالف فیتخ» و «جان نیوبری» و «ویلیام دید» و «جیمز استوری» بقصد مطالعه اوضاع اقتصادی و تجارتی مشرق مسافرت کرده و مراسلاتی هم از طرف ملکه الیزابت برای پادشاه «کامبای» و امپراطور چین همراه داشتند. سیاحان مذکور از بندر شام حرکت کرده و پس از طی مسافت طولی در خشکی بفرات رسیدند و به «فلوجه» و بغداد و بصره رفته و از خلیج فارس عازم هرمز گردیدند. در هرمز مأمورین پرتغالی آنها را بعنوان جاسوسی دستگیر کرده و تحت الحفظ به «گوآ» فرستادند و مدتی در آنجا محبوس بودند. «فیتخ» تفصیل گرفتاری خود را شرح می‌دهد و می‌گوید «بلافاصله بعد از ورود به هرمز ما را دستگیر کردند و کوتوال قلعه موسوم به «ماتياس دوالبوکرك» قسمتی از اموال ما را ضبط نمود و خودمانرا در تاریخ یازدهم اکتبر بوسیله کشتی نزد نایب السلطنه در «گوآ» فرستاد». «رالف فیتخ» پس از سیاحت قسمت اعظم هندوستان و برمانی و مالاکا و

۱- نیوبری سابقاً در سنه ۱۵۸۰ یکبار دیگر باین صفحات آمده و از راه حلب و بصره به هرمز رفته بود و مدت شش هفته در آنجا مانده بود.

سیام بالاخره در سنه ۱۵۹۱ تنها به انگلستان مراجعت کرد و به نگارش سفرنامه دویم خود مشغول شد. تفصیلات حیرت انگیزی که این سیاح دلیر از ثروت و ثمول بی پایان مشرق نقل می کرد لندن را بجنب و جوش انداخت و همین مسئله سبب شد که انگلستان بخیال افتاد از منابع ثروت آنجا سهمی ببرد و این گنج شایگان را از تصرف انحصاری پرتغالیها درآورد.

اقدامات اولیه کمپانی هند شرقی عبارت بود از اعزام جهازات تجارتنی به مشرق چنانکه مابین سنوات ۱۶۰۰ و ۱۶۱۲ دوازده فروند کشتی کمپانی به هندوستان مسافرت کرده و طرح و شالوده تجارت با آن مملکت را ریختند. اولین کشتی تجارتنی انگلیس در سنه ۱۶۰۸ به سورات رسید و فرمانده کشتی مزبور شخصی بود موسوم به « ویلیام هاو کین » که سفارشنامه‌ای هم برای خود از طرف « جیمز » پادشاه انگلستان بعنوان « مغول کبیر » آورده و تا اندازه‌ای در مقاصد خود پیشرفت حاصل کرد. در سال ۱۶۱۲ سه فروند کشتی انگلیسی دیگر بفرماندهی « توماس بست » وارد شد و مشارالیه قرارداد تجارتنی با امرای محلی سورات بسته و چندی بعد هم تجارتخانه‌ای در سورات تأسیس نمود. در سنه ۱۶۱۵ کمپانی هند شرقی اقدامات مهمه دیگری در لندن بعمل آورد. در اثر تجارب عدیده و مخصوصاً به واسطه مخالفت‌های صریحی که پرتغالی‌ها با کلیه نقشه‌های آنها می کردند زمامداران کمپانی معتقد شدند که برای حفظ منافع تجارتنی خود در هندوستان لازم است يك نفر نماینده سیاسی از طرف پادشاه انگلیس در دربار « مغول کبیر » اقامت داشته باشد. « جیمز » پادشاه انگلستان با این پیشنهاد موافقت نمود و یکی از رجال لایق و کاردان خود را موسوم به « سر توماس رو » که مسافرت‌های عدیده کرده و با رسوم و آداب درباری آشنائی داشت در سنه ۱۶۱۵ بعنوان سفارت و ایلچی گری بدربار مغول کبیر فرستاد.

تعلیمات و دستوراتی که شاه به «سرتماس رو» داد از این قرار بود :

« به تماس رو شوالیه که بنا با اجازه و امر ما بعنوان سفارت بنزد امپراتور هندوستان می رود دستور داده می شود که شئون و حیثیات شاه را در هر جا و در هر موقع محفوظ نگاهدارد زیرا ما هم سمت ولینعمتی او را داریم و هم بآئین مسیح معتقدیم؛ در توسعه و پیشرفت امور تجارتی کمپانی هند شرقی سعی و جاهد باشد و از اوامر و دستورات کمپانی بهیچوجه تخلف نرزد چه او را برای این مقصود اصلی اعزام داشته ایم؛ اگر مغول کبیر از او سؤال کند که چرا پر تغالی هادر «گوآ» و نواحی مجاور آن با اتباع شاه انگلیس سازش ندارند و همواره در صدم خاصمت و دشمنی با آنها هستند در جواب بگوید زیرا پر تغالی ها می خواهند تمام تجارت را غصب و تصرف نمایند و انگلیسها با آنکه می توانند قوای آنها را درهم بشکنند معذلك اعليحضرت پادشاه ایشان می خواهد بچنگک و سایر اقدامات شدید متوسل نشود » .

بدین ترتیب کمپانی هند شرقی بر اساس و شالوده مستحکمی تأسیس گردید و ایجاد آن قدمی بود در راه ترقیات فوق العاده سیاسی و اجتماعی انگلستان در طول قرون هفدهم و هجدهم و نوزدهم . در اینجا ما از ذکر کلیه اقدامات کمپانی هند شرقی و توسعه تدریجی آن صرف نظر می نمائیم و فقط به مطالعه قسمتی از اقدامات و عملیات آن می پردازیم که ارتباط با ایران و نواحی خلیج فارس دارد .

وقتی تجار انگلیسی به دربار امپراطور هندوستان آمدند پارچه های ماهوتی و سایر اجناسی که همراه آورده بودند مشتری خوب پیدا کرد و بزودی فروش رفت لیکن چون بلافاصله مقادیر کثیر دیگری از همان اجناس از انگلستان وارد کردند دیگر خریداری پیدا نشد و امتعه مزبور در انبارها ماند . «تماس آلدورث» که در آن موقع سمت ریاست تجارتخانه سورات را داشت در صدد پیدا کردن بازار

جدیدی افتاد و بالاخره ایران جلب توجه او را نمود زیرا به او گفته بودند که «هوای این مملکت فوق العاده سرد است و اهالی آنجا از زن و مرد و اطفال پنج ماه در عرض سال مجبورند لباس کافی بپوشند». مشارالیه این اطلاع را از یکنفر جوان انگلیسی کسب کرده بود موسوم به «ریشارد استیل» که در سنه ۱۶۱۴ بتعاقب یکی از بدهکاران خود به ایران رفته و در آن اواخر به سورات آمده بود. این شخص راجع باستعداد تجارتی ایران بقدری با آب و تاب صحبت می کرد که عاقبت کمپانی تحریک شد و خود او را باتفاق یکنفر موسوم به «جان گروثر» به اصفهان فرستاد و بایشان دستور داد که اطلاعات دقیق و جامعی بدست آورند و فرمانی از شاه بگیرند که جهازات کمپانی بهر بندری که مقتضی بدانند آزادانه ایاب و ذهاب کنند و مأمورین آن بدون زحمت به تجارت مشغول شوند.

در آن موقع «ربرت شرلی» از مأموریت های رسمی خود در اروپا به ایران مراجعت کرده و «استیل» و «گروثر» توصیه هایی از جانب کمپانی برای او آورده بودند. در ضمن این مسافرت فرستادگان کمپانی مأموریت داشتند که راجع بنقشه تجارت با ایران و طرز اجرای آن مطالعات بعمل آورند و بعلاوه به بنادر خلیج فارس رفته ببینند کدام يك از آنها برای لنگر گاه کشتی مناسب تر است. ابتدا «شرلی» آنها را با سردی پذیرفت و چندان توجهی بتقاضاهای ایشان نکرد لیکن در آخر موفقیت های عمده نصیب ایشان گردید چنانکه در سنه ۱۶۱۶ شاه عباس فرمان مخصوصی صادر نمود و بموجب آن «بکلیه اتباع خود در هر درجه و رتبه ای امر داد که تجار و مسافرین انگلیسی را با اکرام و اعزاز پذیرائی کنند». راجع به انتخاب بندر تجارتی هم فرستادگان کمپانی پس از معاینه و بازدید جاسک و بندر عباس و بحرین و ریشهر بالاخره جاسک را که در نود میلی مشرق هرمز واقع است برای مقصود خود انتخاب نموده و به کمپانی اطلاع دادند که چون این

نقطه در نزدیکی مدخل خلیج و مجاور خشکی است و مثل بحرین مورد تهدید و مخاطره حملات پرتغالی‌ها واقع نیست لهذا آنجا را برای لنگرگاه کشتی‌ها مناسب‌تر از سایر نقاط می‌دانیم.

بلافاصله پس از صدور فرمان شاه مأمورین کمپانی هند شرقی سرگرم این بحث شدند که آیا کمپانی می‌تواند از امتیازات تجارتی فرمان مزبور استفاده حاصل نماید یا نه و اگر می‌تواند استفاده کند راه و وسیله آن چیست. «سر تماس رو» برای مراعات حزم و احتیاط معتقد بود که ابتدا باید در اوضاع تجارتی ایران مطالعات دقیق به عمل آید و ضمناً پیشنهاد کرد که خودش شخصاً بعنوان نمایندگی از طرف پادشاه انگلیس باصفهان برود و ترتیب کار را در آنجا بدهد. بعقیده او فرمان مذکور اهمیت و اعتبار زیادی نداشت زیرا اولاً راجع به ایجاد قلاع و استحکامات (در مقابل استحکامات قوی پرتغالی‌ها در هرمز) قید و اشاره‌ای در آن نگردیده و بعلاوه بندر معینی - چه جاسک و چه غیر آن - برای تجارت انگلیسها اختصاص داده نشده بود. در مکتوبی که «رو» در همان تاریخ به کمپانی هند شرقی نوشته است می‌گوید:

«راجع بایران تجار ما خودشان ملتفت نیستند که چه می‌خواهند بکنند. جاسک بهیچوجه محل مناسبی برای فروش مال التجاره نیست و اجناسی را هم که بدانجا فرستاده‌اند تابحال بفروش نرسیده است، بعلاوه «ربرت شرلی» اخیراً از جانب شاه بسفارت باسپانی رفته است و مأموریت دارد که با پرتغالی‌ها و اسپانیولیها قراردادی بسته و به آنها اجازه بدهد که در بندر عباس و سایر نقاط ساحلی خلیج اقامت نمایند و کلیه امتعه صادراتی ایرانرا خریده و سالی چند فروند کشتی با محمولات ادویه و فلفل و کتان هندی بخلیج بفرستند. در صورتی که «شرلی» در انجام مأموریت خود کامیابی و پیشرفت حاصل کند مساعی و اقدامات مأمورین

کمپانی بکلی عقیم و بی حاصل خواهد ماند.

بدین ترتیب «سرتماس رو» سعی داشت که کمپانی را از شروع بهر گونه اقدام قطعی بازدارد و ضمناً مکتوبی بشاه ایران نوشته و از فرمانی که به «استیل» داده بود اظهار تشکر و امتنان نمود ولی این نکته را هم متذکر شد که قرارداد جدید شاه با اسپانی و اعطای حق تجارت آزاد بکلیه تجار مسیحی مخالف مقررات فرمان مذکور می باشد و بعلاوه خاطر نشان کرد که اگر از طرف دولت ایران حق تجارت انحصاری بملت دیگری داده شود انگلیسها جبراً متوسل به قوه قهریه خواهند شد و بالضروره سکونت و آرامش خلیج فارس مختل خواهد گردید.

اما تجار انگلیسی مقیم سورات با نظریه «رو» مخالفت داشتند و مصمم بودند که در ایران تجارتخانه‌هایی تأسیس کنند و دلایل ایشان هم آن بود که: اولاً تا «شرلی» در ایران نیست موقع برای اقدامات کمپانی مقتضی است زیرا مشار-الیه یا دشمن مزاحمی برای کمپانی خواهد بود یا دوست پرخرجی. ثانیاً جنگ ایران و عثمانی روابط تجارتنی با اروپا را مسدود ساخته و ابریشم و پارچه در ایران کمیاب شده است. ثالثاً لازم است به هر وسیله که باشد بازاری برای فروش مال-التجاره‌های موجوده در سورات پیدا کنند. رابعاً بندرجاسک در محل مناسبی واقع شده و یک فروند کشتی به تنهایی می تواند آن را از خطر حمله پرتغالیها محفوظ نگاهدارد. بالاخره نظریه «رو» عقیم و بلا تأثیر ماند و تجار سورات عقیده خود را در خصوص افتتاح روابط تجارتنی با ایران به کمپانی اطلاع دادند و کمپانی هم آن را تصویب نمود.

«ادوارد کونوک» که مدتها در عثمانی مشغول کسب و تجارت بود برای مأموریت جدید انتخاب گردید و اولین کشتی انگلیسی موسوم به «جیمز» در سنه ۱۶۱۶ با مقدار زیادی مال التجاره از سورات به جاسک آمد. پرتغالیها سعی نمودند که از

مسافرت کشتی مذکور جلو گیری کنند لیکن موفق نشدند و انگلیسها پس از ۲۷ روز مسافرت در دریا به مقصد رسیدند و امتعه خود را به فروش رسانیدند. این مسافرت با آنکه فی حد نفسه دارای اهمیت زیاد نبود معذک چون ابتدای عملیات تجارتی و بحری انگلیسها در خلیج فارس بشمار میرود از لحاظ تاریخی حائز اهمیت مخصوص می باشد. در سنه ۱۶۱۹ تجارت مذکور تجارتخانه ای در جاسک تأسیس نمودند و این بندر تا موقعیکه بندر عباس به تجارت انگلیسها تخصیص داده شد مرکز تجارت و معاملات کمپانی با پایتخت ایران بود.

«سرتماس رو» با آنکه بکلی با اقدامات تجار سورات مخالف بود و عقیده خود را هم همه جا صریحاً اظهار میداشت معذک با تمام قوا در پیشرفت عملیات ایشان جدیت میکرد و از بذل کمک و مساعدت در حق آنها مضایقه نمینمود. مشار الیه ظاهراً با تجارت انفرادی مخالف بوده و عقیده داشته است که بهتر ترتیبی باشد باید با اسپانیولیهها کنار آمد و تجارت آزاد را پیش گرفت لیکن در عین حال بعضی دیگر از تجار کمپانی معتقد بودند که بایستی شاه را تشویق به اخراج پرتغالیها از هرمز کرد و تجارت ایرانرا با انحصار کمپانی هند شرقی در آورد.

اقدامات کمپانی را در عرض چند سال بعد بطور خلاصه می توان در اینجا ذکر کرد: در سال ۱۶۱۷ «کونوک» ابتدا تجارتخانه ای در شیراز و بعد از آن تجارتخانه دیگری در اصفهان تأسیس نمود. در موقع ورود او باصفهان شاه عباس برای جنگ با عثمانیهها بسرحد رفته بود و وقتی «کونوک» بحضور او رسید با کمال محبت و گرمی او را پذیرفت و شاه انگلیس را بنام «برادر بزرگتر» خود خطاب کرد و بسلامتی او در جام بزرگی شراب نوشید و ضمناً وعده داد که جاسک یا هر بندر دیگری را که انگلیسها برای مقاصد تجارتی لازم داشته باشند به اختیار ایشان بگذارد. علاوه بر این «کونوک» بموجب فرمان جداگانه امتیازات مهمه دیگری نیز

از شاه گرفت.^۱

در سنه ۱۶۱۸ شاه عباس قراردادی با « تماس بارکر » نماینده کمپانی منعقد ساخت که من بعد کلیه ابریشم صادره از ایران منحصرأ به انگلیسها فروخته شده و دیگر به پرتغالیها و اسپانیولیها ابریشم نفروشدند و از راه عثمانی هم چیزی به اروپا نفرستند. این امتیاز و رجحان که از طرف شاه به انگلیسها اعطا گردید به مذاق کمپانی خیلی خوش آیند واقع شد.^۲

حال بی مناسبت نیست که ببینیم در خلال این اوقات پرتغالیها در خلیج فارس

۱- متن این فرمان در دست نیست لیکن مفاد آن در ضمن فرمان دیگری که شاه صفی در سنه ۱۶۲۹ صادر کرده است مندرج میباشد. بموجب این فرمان بانگلیسها اجازه داده شده بود که یک نفر نماینده سیاسی برای اقامت دائمی در دربار ایران بفرستند و آزادانه در مملکت ایران بخرید و فروش و تجارت مشغول باشند و کسی متعرض مذهب ایشان نشود. بعلاوه انگلیسها میتوانند اسلحه با خود برداشته و در موقع ضرورت آنها برای محافظت خویش بکار ببرند. سفیر انگلیس حق داشت که عمال و تجاری برای اقامت در نقاط مختلفه ایران انتخاب نماید و هر یک از اتباع انگلیس که مرتکب جنایتی میشدند توسط سفیر انگلیس مورد تعقیب و مجازات واقع میگرددند. (نقل از مراسلاتی که بکمپانی هند شرقی نوشته شده بوده است. جلد ششم)

۲- تا مدتی مدید صریحاً معلوم نبود که شاه عباس چه سیاستی رامیخواهد تعقیب نماید. یکچند در صدد بود که راجع به تجارت ابریشم با یکی از ملل اروپائی قراردادی منعقد سازد چنانکه مثلاً در ضمن مکتوبی پپادشاه اسپانی نوشت « من از کشیشهایی که بعنوان سفارت شما نزد ما میآیند خسته شدهام و بهتر است بعد از این بجای آنها یکی از نجبا و اشراف اسپانی را بفرستید که ما بدانیم با او چگونه معامله کنیم و بدان وسیله هم اسباب رضایت خدا را فراهم سازیم و هم خشنودی شما را، زیرا مرد روحانی که از حجره اش خارج میشود مانند ماهی است که از آب بیرون افتاده باشد ». پادشاه اسپانی در جواب این مکتوب « دون گارسیا دوسیلوا فیگرو » را به عنوان سفارت خود نزد شاه عباس فرستاد. مشارالیه در سنه ۱۶۱۴ از راه « گوآ » به ایران آمد و ابتدا در قزوین و بعد در اصفهان بحضور شاه رسید. در آخرین دفعه که بدرگاه شاه عباس حاضر گردید « بارکر » انگلیسی و عده ای از سفرای خارجی هم حضور داشتند و « فیگرو » تقاضا نمود که اولاً ایرانیها بندر عباس و سایر نقاطی را که از پرتغالیها گرفته بودند پس دهند و ثانیاً انگلیسها و سایر ملل اروپائی را بکلی از تجارت ایران طرد نمایند. شاه عباس از این تقاضای بی مورد متغیر گردید و مراسلات شاه اسپانی را پاره کرده سوگند یاد نمود که پرتغالیها را از هر مزه هم اخراج نماید و بعلاوه در همانجا فرمانی صادر کرد که تجارت ابریشم ایران از راه دریا منحصرأ در دست انگلیسها باشد. « فیگرو » بعد از آن از راه دماغه امیدواری به اسپانی مراجعت کرد و مسافرت او ده سال طول کشید.

چه وضع و حالتی داشتند. گفتیم که نفوذ و تسلط ایشان در سنه ۱۶۰۰ بر بنادر عمده هر دو طرف خلیج - یعنی بر هرمز و قشم و مسقط و بحرین و بصره - استقرار داشت لیکن قدرت و نفوذ آنها بطور محسوس رو به انحطاط و زوال می‌رفت. حاجت به توضیح نیست که ظهور انگلیسها در آبهای مشرقی باعث دغدغه و تشویش خاطر ایشان گردید و به هر حرکتی که از کشتی‌های انگلیسی سر میزد بادیده بخل و حسادت می‌نگریستند. ضمناً برای آنکه تجارت را منحصراً در دست خود داشته باشند از مسافرت جهازات خارجی در آبهای خلیج جلوگیری می‌کردند و هر کشتی که می‌خواست بدان صفحات بیاید ناگزیر بود که از کوتوال یکی از قلاع متصرفی آنها جواز بگیرد و شرایط این جوازه‌ها هم بسیار سخت و طاقت‌فرسا بود. به اینجهت عمال کمپانی هند شرقی از تعدیات پرتغالیها به غضب آمده و مصمم گردیدند که هر موقع فرصت مناسبی بدست آورند نفوذ و تسلط ایشان را از خلیج فارس براندازند و خود را از شر این رقیبان مزاحم آسوده سازند.

در حدود سنه ۱۶۰۲ شاه ایران پرتغالیها را از بحرین اخراج نمود در صورتیکه جزیره مزبور مدت یک قرن (یعنی از زمان شکست خوردن عثمانیها به بعد) در تصرف ایشان بود. در سال ۱۶۰۴ در سرتاسر طول ساحل ایران حس تنفر و انزجاری نسبت به پرتغالیها ایجاد گردید زیرا جهازات آنها شروع به تجاوز و تعدی کرده و بعضی جاها را غارت نموده بودند و باینجهت کشتی‌های تجارتی آنها نمی‌توانست از بنادر ایران آذوقه و لوازم تهیه نمایند و مخصوصاً اهالی «نخیله» و «ریک» بیش از هر جای دیگر با ایشان خصومت داشتند. «تیکزیرا» که مقارن همین اوقات در خلیج مسافرت کرده است می‌نویسد «ما مدت سی و پنج روز با زحمت و مشقت زیاد در امتداد این سواحل حرکت می‌کردیم و چون آذوقه و لوازممان تمام شد دیگر نتوانستیم در آن حدود چیزی تدارک کنیم زیرا اهالی

آنجا بواسطه تعدیات و صدماتی که از جهازات پرتغالی دیده اند با پرتغالی ها دشمن هستند.^۲

در سنوات ۱۶۱۲ و ۱۶۱۵ بحریه پرتغالی ها در نزدیکی سورات از انگلیسها شکست خورد و حکومت مغول هندوستان از ضعف قوای بحری ایشان مستحضر گردید و در نتیجه این پیش آمدهای متوالی اهمیت و اعتبار آنها در خلیج فارس نیز متزلزل شد. در سنه ۱۶۱۲ پرتغالی ها بندر عباس را که اخیراً شاه عباس بقصد انسداد راه هرمز ساخته بود متصرف شده و آنجا را برای محافظت هرمز قلعه بندی کردند. در سال بعد خان لار بقصد استرداد بندر مذکور قشون کشی نمود لیکن موفق به گرفتن آن نشد و در سنه ۱۶۱۵ خود ایرانی ها ایشان را از بندر عباس رانده و پس از محاصره طولانی آنجا را متصرف گردیدند.

اما در سواحل عربستان نفوذ و تسلط پرتغالی ها زیاده تر بود و در سنه ۱۶۱۶ بكمك یکی از قبایل مجاور به «سحار» حمله برده آنجا را متصرف شدند و قوای ساخلوی آنرا تماماً به قتل رسانیدند. مقصود عمده ایشان از این اقدام آن بود که بندر «سحار» را که با بنادر مسقط و هرمز رقابت می کرد و باعث نقصان عوائد گمرکی ایشان می شد خراب نمایند.

در حینی که کمپانی بتدریج مشغول توسعه شعب و عملیات خود در ایران بود پرتغالی ها بیهوده سعی می کردند که شاه عباس را با خود موافق و همراه سازند زیرا حس کرده بودند که برای اخراج آنها زمینه ای حاضر گردیده و نقشه هائی کشیده شده است بعلاوه تجارت انگلیسها در خلیج فارس رفته رفته به اهمیت و اعتبار هرمز سکنه وارد می آورد و وقتی جهازات انگلیسی اول دفعه به جاسک رسیدند ورود آنها تأثیرات شدیدی در اوضاع هرمز کرد و پرتغالی ها را به فکر مدافعه از منافع تجارتی خود انداخت.

در حدود سنه ۱۶۲۰ ایرانی‌ها بكمك جمعی از عساكر عرب پرتغالیها را از محلی که در نزدیکی رأس الخیمه واقع در ساحل عربستان متصرف شده بودند اخراج کردند. يك قسمت دیگر از قشون ایران هم قلعه پرتغالیها را در قشم محاصره نمود و هرمز را بخطر قحطی و بی‌آبی انداخت زیرا آذوقه و آب شیرین هرمز را از جزیره مذکور حمل می‌کردند.

در اواخر سال ۱۶۲۰ پرتغالیها از ورود دو فروند از کشتی‌های کمپانی هند شرقی به جاسک ممانعت کردند و کشتیهای مزبور به سورات مراجعت نموده و پس از تکمیل تجهیزات خود به اتفاق دو کشتی دیگر برگشتند و در حوالی جاسک با جهازات پرتغالی زد و خورد شدیدی کرده آنها را شکست سخت دادند. پرتغالی‌ها که دارای توپخانه‌ای ضعیف و از سیستم کهنه بودند پس از این مغلوبیت راه خود را گرفته رفتند و دیگر مزاحم انگلیسها نشدند.

اخراج پرتغالیها

از يك طرف اقدامات انگلیسها برای استقرار روابط تجارتي خود با ایران و از طرف دیگر عملیات ایرانیها در ساحل و جزایر مجاور هرمز که منجر به قطع آب و آذوقه جزیره مذکور شده بود پرتغالیها را کاملاً به دغدغه و تشویش انداخت و در سنه ۱۶۱۸ فیلیپ پادشاه پرتغال مکتوبی به نایب السلطنه هندوستان نوشت و به او تأکید نمود که استحکامات هرمز را مرمت و تجهیز کند. نایب السلطنه در جواب به وی اطمینان داد که اقدامات لازمه را در این زمینه به عمل آورده است. در سنه ۱۶۲۱ شاه عباس چون با دولت عثمانی در حال صلح بود و ایالت لار را هم به تبعیت خود در آورده بود فرصت را مناسب دید که پرتغالیها را از هرمز بیرون کند خاصه که بودن آنها را در آنجا مخالف با شئون و اقتدارات خود می دید. شك نیست که ابتدا «سرانتونی شرلی» در سنه ۱۶۰۰ شاه را به خیال استرداد هرمز انداخته بود. مشارالیه در بدو ورود خود به دربار شاه عباس سعی داشت که او را از خیال اتحاد با دول اروپائی و ادامه جنگ با عثمانیها منصرف ساخته و در عوض وادارش نماید که به تکمیل قوا و اقتدارات خود در داخله مملکت بپردازد.

در سنه ۱۶۲۱ شاه عباس چون موقع را برای اجرای نظریات خویش مقتضی یافت خان لار را وادار نمود که نسبت به جزیره هرمز دعوی مالکیت کند و آنجا را مانند سابق یعنی قبل از آمدن البوکرک خراجگزار خود بداند.^۱ پرتغالی‌ها جواب سختی به این ادعا نامه دادند و در نتیجه جنگ بین ایرانی‌ها و پرتغالی‌ها شروع گردید اما قوای ایرانیان برای مبارزه با حریف کافی نبود و به فرض آن‌هم که با توپخانه ضعیف خود می‌توانستند بر استحکامات هرمز غلبه نمایند ممکن نبود بتوانند قشونی برای ساخلو و محافظت آنجا بفرستند زیرا کشتی‌های پرتغالی دریای مجاور را تحت تسلط و نظارت خود در آورده بودند. نخستین اقدام ایرانی‌ها تصرف استحکامات جزیره کیش و انسداد راه آن بود و بدین وسیله می‌خواستند ارتباط جزیره مذکور را با هرمز قطع نموده و آنجا را به خطر قحطی و بی‌آبی بیندازند. سرکردگی قشون ایران در این موقع با امامقلی خان شیرازی بود و بهیچوجه امید نمی‌رفت که پیشرفت و غلبه‌ای نصیب ایرانی‌ها گردد.

از قضا در همین موقع يك دسته از جهازات انگلیسی که برای مقاصد تجارتی از سورات حرکت کرده بودند به جاسک رسیدند. امامقلی خان در آن وقت در میناب بود و از صاحب منصبان انگلیسی تقاضا کرد که با وی در حمله به کیش و هرمز تشریک مساعی کنند و علاوه بر تشویقاتی که از ایشان به عمل آورد آنها را تهدید نمود که هر گاه در این جنگ با ایرانی‌ها کمک نکنند امتیازاتی که سابقاً به آنها داده شده ملغی خواهد شد و بعلاوه بارهای ابریشم ایشان که از راه

۱- «شاه عباس پادشاه ایران چون میخواست مملکت هرمز را متصرف شود قنبر بیک خان لار را وادار کرد که نسبت بدانجا ادعائی کند و مستمسک او آن بود که جزیره مذکور از قدیم خراجگزار او بوده است در صورتی که از زمان ورود البوکرک تا آن موقع چنین خراجی باو پرداخته نشده بود. شاه از تجارت ما جلوگیری کرد و چند نفر از تجار پرتغالی را دستگیر نمود و چون دید که ما در خصوص تجارت ابریشم با او موافقت نمیکنیم با «جیمز» پادشاه انگستان معاهده بست و با وی قرار گذاشت که هرمز را از ما بگیرد» (نقل از کتاب فاریاسوسا).

اصفهان به بنادر جنوب می آمد توقیف خواهد گردید زیرا علت اصلی زد و خورد و جنگ با پرتغالی ها عنایت و توجه خاصی است که شاه عباس نسبت به انگلیسها مبذول داشته و امتیازات تجارتی به آنها داده است. انگلیسها از این تقاضا به اضطراب و تردید افتادند. راست است که به واسطه خسارات و لطماتی که پرتغالی ها به تجارت شرقی انگلیسها وارد می آوردند از طرف شورای تجارتخانه های سورات به جهازات مذکور دستور داده شده بود که کشتی های پرتغالی را اسیر کنند و در صورتی هم که شورای صاحب منصبان مصلحت بدانند به بنادر و استحکامات ایشان نیز حمله نمایند لیکن حمله و تهاجم بر علیه مستملکات يك پادشاه اروپائی که در آن وقت با دولت انگلیس روابط و دادیه کامل داشت و همچنین مبارزه و زد و خورد کشتی های تجارتی با قلاع و استحکامات جنگی بکلی موضوع دیگری بود و اشکالات بسیار در پیش داشت. اداره مرکزی کمپانی نیز فوق العاده به صلاح و مسالمت علاقه مند بود و تا موقع ضرورت و لزومی پیش نمی آمد به عمال خود اجازه اقدام به جنگ و زد و خورد نمی داد. اما از طرف دیگر اگر انگلیسها از تشریک مساعی با ایرانی ها امتناع می ورزیدند اساس تجارتی ایشان که به آن زحمت در ایران بنا نهاده بودند از میان می رفت و ابریشم های آنها نیز در راه ضایع و تلف می شد. بنابراین پس از مباحثات طولانی بالاخره انگلیسها به اصرار و پافشاری «مونوکس» که در آن وقت نماینده کل کمپانی در ایران بود تصمیم گرفتند که در جنگ مذکور شرکت نمایند و در صورت امکان خطرات پرتغالی ها را یکباره از نواحی خلیج فارس براندازند. «هربرت» با بیانی ساده راجع به این موضوع می نویسد:

«برای شهر بینوای هرمز هیچگونه امیدی باقی نمانده بود زیرا در آن وقت امامقلی خان شیرازی با پانزده هزار قشون به امر پادشاه ایران آنجا را متصرف شده بود. اما اگر عده ای از جهازات تجارتی انگلیس در آن موقع به کمک ایشان

نیامده و با شجاعت افراد و کمک توپ‌های خود شهر را خراب و ویران نساخته بودند ایرانی‌ها در مقابل پرتغالی‌ها نمی‌توانستند کاری از پیش ببرند و بر آنها غلبه نمایند.»

قراردادی که راجع به حمله مشترک به هرمز مابین ایرانی‌ها و انگلیسی‌ها منعقد گردید به نقل «هربرت» از این قرار بود:

«اگر قلعه هرمز به تصرف متفقین درآید با کلیه توپخانه و مهمات جنگی آن متعلق به انگلیسها باشد. اگر ایرانی‌ها متمایل باشند می‌توانند به خرج خود قلعه و استحکامات دیگری در جزیره هرمز بنمایند. غنائم حاصله از این جنگ باید به تساوی بین طرفین تقسیم گردد. اسرای مسیحی باید در دست انگلیسها و اسرای مسلم و غیره به دست ایرانی‌ها باشد. ایرانی‌ها باید نصف قیمت آذوقه و اجرت عملیات و گلوله و باروت و سایر مهمات را بپردازند. انگلیسها الی‌الابد از پرداخت عوارض گمرکی در بندرعباس معاف باشند.»

پس از امضای این قرارداد طرفین هر دو آماده جنگ شدند. ابتدا ملاحان انگلیسی از دخول در این زد و خورد امتناع می‌ورزیدند و می‌گفتند این اقدام مربوط به امور تجارتی نیست و ما برای آن استخدام نشده‌ایم لیکن بالاخره در نتیجه وعده و وعید بسیار و پرداخت یکماه اجرت اضافی ملاحان راضی شده و در تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۶۲۲ جهازات انگلیسی از جاسک به طرف دریا حرکت کرد. در ۲۲ همان ماه کشتی‌ها به مجاورت هرمز آمدند و بحریه پرتغالی عبارت از پنج کشتی جنگی و دو کشتی کوچک وعده زیادی جهازات بادبانی در پناه قلعه و استحکامات هرمز صف بسته بودند.

انگلیسها انتظار داشتند که کشتی‌های دشمن برای جنگ علنی و مقابله با آنها پیش بیایند، لیکن چون بعد از مدتی انتظار حرکتی از پرتغالی‌ها مشهود

نگر دید بحریه انگلیس به جزیره قشم رفت و روبروی قلعه پرتغالی ها لنگر انداخت. پرتغالی ها که از طرف خشکی در فشار و مضيقه قشون ایران واقع شده و اینک هم بحریه انگلیس از راه دریا به آنها حمله آورده بود تاب مقاومت نیاورده تسلیم گردیدند و سرکرده ایشان موسوم به «روی فریر» با سایر صاحب منصبان اسیر دشمن شدند. تلفات انگلیسها در این زد و خورد منحصر به پنج نفر بود سه - نفر مقتول و دو نفر مجروح - ولی متأسفانه «بافین» دریانورد معروف که خلیج «بافین» را کشف کرد و در تاریخ اکتشافات قطبی اشتهار کامل دارد نیز در جزو مقتولین بود.

یکدسته قشون ایرانی با چهار نفر انگلیسی در قلعه قشم ساخلو گذاشته شد و قوای بحری انگلیس به بندرعباس رفت که تجهیزات خود را کامل نموده و برای حمله به هرمز آماده گردد. «روی فریر» و سایر محبوسین پرتغالی نیز تحت الحفظ به سورات فرستاده شدند.

در نهم فوریه جهازات انگلیسی به اتفاق دو یست قایق ایرانی از بندرعباس حرکت کرده و روبروی شهر هرمز لنگر انداختند. روز بعد عده کثیری از قشون ایران بسرکردگی امامقلی خان پیاده شده جزیره را متصرف گردیدند و پرتغالی ها را به داخل قلعه خود واقع در ساحل دریا راندند. در ۲۴ فوریه کشتی جنگی بزرگ پرتغالی ها موسوم به «سان پدرو» را انگلیسها آتش زدند و ایرانیان نیز پس از زد و خوردهای شدید بالاخره شکافی بر دیوار قلعه وارد آورده و بدانجا حمله نمودند لیکن پرتغالی ها با شجاعت و رشادت بسیار ایشان را عقب نشاندند. بعد از آن امامقلی خان دستور داد شهر را آتش بزنند.

دیری نگذشت که قشون ایران دچار قحطی و بی آذوقگی گردید و آبی که

۱ - عده قشون ایران را در این جنگ متفاوت نوشته اند لیکن «کاپیتان الکساندر هامیلتون» که بطور کلی قولش معتبر و قابل اعتماد است عده قشون مزبور را چهل یا پنجاه هزار نفر تعیین میکند.

در آب انبارهای شهر موجود بود تماماً به مصرف رسید و اگر در این موقع کشتی‌های انگلیسی که هر روز آب و آذوقه به جزیره می‌آوردند اتفاقاً از قوای امدادی که بنا بود برای پرتغالی‌ها برسد شکست می‌خورد محاصرين بعسرت و تنگدستی شدیدی گرفتار می‌شدند. بعلاوه اسلحه و تجهیزات ایرانی‌ها هم کامل نبود و جز تفنگهای كوچك و تیر و کمان و شمشیر سلاح دیگری نداشتند و حتی عده‌ای از رؤسای ایشان زره و جوشن پوشیده بودند. امام‌قلی خان شخصاً اسباب مزاحمت انگلیسها را فراهم می‌ساخت چنانکه چندین مرتبه مقررات عهدنامه منعقد شده با آنها را نقض نمود و بدون اطلاع انگلیسها با پرتغالی‌ها داخل مذاکره گردید.

در اوایل ماه آوریل آذوقه پرتغالی‌ها تمام شد و غالب آنها مریض گردیدند. محاصرين نیز دائماً حملات خود را تجدید می‌کردند تا بالاخره در ۱۹ آوریل قشون متفقۀ ایران و انگلیس حصار خارجی قلعه را متصرف شده و پرتغالی‌ها را عنفاً به داخل قلعه راندند. عاقبت در ۲۱ همان ماه پرتغالی‌ها به انگلیسها متوسل شده و از ایشان تقاضا کردند که بین آنها و ایرانی‌ها واسطه شوند و گفتند چون ما مجبور به تسلیم شده‌ایم اگر پای شما در میان باشد مناسب‌تر است و «هیچ علت ندارد که تا شما هستید ما تسلیم مسلمانها شویم». فرمانده قوای انگلیس تأمین جانی به پرتغالی‌ها داد و دو روز جنگ را متارکه کرد تا شرایط صلح منعقد گردد. در ۲۳ آوریل پرتغالی‌ها خود را به انگلیسها تسلیم کرده و تقاضا نمودند که ایشان را به مسقط یا به هندوستان بفرستند و بلافاصله بیرق دولت پرتغال که بیش از مدت یک قرن بر فراز قلعه «البو کرک» در اهتزاز بود الی لابد فرود آمد.

تلفات انگلیسها در این زد و خورد فقط بیست نفر بود ولی ایرانی‌ها در حدود هزار نفر تلفات داشتند. انگلیسها قوای ساخلوی پرتغالی را که عده آنها با زن و بچه به سه هزار نفر بالغ می‌شد به مسقط و سحرار فرستادند ولی «قسمت اعظم آنها

گرفتار ناخوشیهای مختلف و دچار قحط و غلای شدید بودند و عده‌ای از ایشان در اثر درد جراحت و ضعف مرض چنان ناله‌های دلخراش بر می‌آوردند که دل سنگ به حال آنها به رحم می‌آمد.^۱

پس از تسلیم قلعه با آنکه بقول هربرت مخزنهای اسلحه و آذوقه و پول از طرف ایرانیها و انگلیسی‌ها هر دو ممهور شده بود قشون هر دو طرف شروع بغارت و چپاول آنجا کردند. «مونوکس» میگوید: «ایرانیها و انگلیسها طوری بیغما و غارت شهر پرداخته بودند که من از مشاهده عملیات آنها شرم‌منده و خجل بودم ولی هیچگونه وسیله‌ای برای علاج و جلوگیری آن نداشتم». اشیاء غارتی و غنائم هرمز چنانکه در قرارداد ایران و انگلیس قید شده بود به تساوی تقسیم نگردید و ایرانیها سهمیه خود را چند برابر گرفتند و آنچه به انگلیسها رسید چون مشتری نقدی حاضر نبود مجبور شدند همه را بقیمت‌های خیلی نازل بفروشند.

سایر شرایط قرارداد مذکور نیز به موقع اجرا گذاشته نشد. ایرانیها به بهانه اینکه توپخانه و مهمات موجوده در قلعه هرمز برای دفاع آنجا لازم است از تقسیم آن با انگلیسها امتناع ورزیدند و بعلاوه اجازه ندادند که از مأمورین انگلیسی کسی در جزو ساخلوی هرمز بماند مگر آنکه فرمانده قوای انگلیس دو فروند کشتی برای محافظت جزیره بگذارد. صورت حساب مخارجی هم که ایرانیها بابت قیمت آب و آذوقه و سایر لوازم کشتی‌های انگلیسی مطالبه کردند بقدری بود که پس از پرداخت آن از قیمت غنائم سهمی انگلیسها چیزی باقی نماند. رویهمرفته انگلیس‌ها در این معامله بکلی خود را خاسر و مغبون دیدند و بهمین

۱- تفصیل محاصره هرمز را نویسندگان متعدد ضبط کرده‌اند که از آنجمله‌اند: «پیندر»، «ویلسون»، «مونوکس»، «دلاوال»، «هربرت»، «فریر» و «تاورنیه» ولی غالب آنها در نوشته‌های خود سهوهای بزرگ کرده‌اند. کتاب «آسیای پرتغال» تألیف «فاریاسوسا»ی پرتغالی که معاصر آن دوره بوده است اطلاعات جامع در این خصوص دارد.

جهت وقتی بعدها سردار قشون ایران از ایشان تقاضا کرد که با او در حمله بمسقط مساعدت و تشریک مساعی کنند از قبول تقاضای وی صریحاً امتناع ورزیدند . ناخوشی بالاخره به انگلیسها هم سرایت کرده و بایشان نیز تلفاتی وارد آورد . « موناکس » میگوید « همینکه کار ما تمام شد همراهان ما در اثر گرمای فوق العاده و بواسطه زیاد آشامیدن عرق دچار ناخوشی شدید گردیدند بطوریکه سه ربع عدّه ایشان مریض مشرف بموت شده و جماعتی هم غفلتاً وفات یافتند و از اینرو متوحش بودیم که مبادا طاعون در میان آنها افتاده باشد » . باین دلایل بالاخره جهازات انگلیسی از هرمز خارج شده و در اول سپتامبر ۱۶۲۲ به سورات رسیدند .

رویهمرفته معلوم نیست که انگلیسها از این اقدام خود چه نتیجه و نفعی حاصل کردند . جزیره هرمز را به ایرانیها واگذار نمودند و آنها اجازه ندادند که حتی از طرف ایشان کسی در آنجا بعنوان ساخلو بماند . قیمت فروش غنائم هم بقدری نبود که مخارج ایشانرا تماماً بپردازد . از طرف دیگر در نتیجه همین اقدام پرتغالیها را با خود معارض و دشمن خونی نمودند . « ریشارد بوئبی » تاجر لندنی اشاره به مشارکت انگلیسها در تسخیر هرمز نموده و مأمورین انگلیسی را که بدون استشاره از دولت متبوعه خود آن جزیره مهم و ذی قیمت را بدست ایرانیها دادند مورد ملامت و نکوهش قرار می دهد . مشارالیه میگوید تجارت هرمز در زمان آبادی و عمران آن از مجموع تجارت لندن و آمستردام بیشتر بوده است بعلاوه نویسندۀ مذکور توضیح میدهد که در نتیجه این اقدام بی فایده چگونه پرتغالیها کینه و عداوت شدید انگلستان را بسینه گرفتند .

تاریخ نویس قرن بیستم نیز مجبور است همین نظریه را اتخاذ کرده و با آن موافقت کند . مشارکت انگلیسها در حمله به هرمز علی التحقیق بدون هیچ دلیل و علت سیاسی بوده است چه در موقعی که مأمورین کمپانی هند قرار داد هجوم

به هر مز را با ایرانی ها می بستند دولت اسپانی با انگلستان در حال صلح و مودت بود. از طرف پادشاه اسپانی^۱ در این خصوص اعتراضات شدید شد و دولت انگلیس نیز نزد يك بود کمپانی را بواسطه این اقدام بیرویه محکوم نموده و عمال او را در حکم دزدان دریائی بشناسد لیکن کمپانی در تبرئه خود و اثبات بی گناهی مأمورین خویش اصرار و پافشاری نمود و «مونوکس» فرمانده جهازاتی که با ایرانیان کمک کرده بودند با انگلستان مراجعت کرده دلائل عدیده بر ثبوت حقانیت خود اقامه نمود و منجمله گفت پادشاه انگلیس بمأموریت داده بود که از تهاجمات و مزاحمت های پرتغالی ها در خلیج فارس جلوگیری کنیم و بعلاوه اظهار داشت که اگر ما در همراهی با پادشاه ایران کوتاهی می کردیم تجارت ما را در ایران موقوف می نمود و اموالمان را مصادره میکرد. بالاخره ترتیب اثری به اعتراضات پادشاه اسپانی داده نشد و اسباب رضایت آندولت فراهم نگردید لیکن کمپانی مجبور شد مبلغ ده هزار لیره به «جیمز» پادشاه انگلیس و ده هزار لیره هم بامیر البحر کل پیشکش بدهد تا عاقبت دولت فرمان عفو عمومی کسانیرا که در این مجادله شرکت کرده بودند صادر نمود و به کمپانی هم اجازه داد که هر چه مأمورین آن از دریاهای مشرق آورده اند همه را در تصرف خود نگاه دارد.

پس از سقوط هر مز بنفون و اقتدار پرتغالی ها در خلیج لطمه شدید وارد آمد ولی برعکس دست انگلیسها در تجارت آن صفحات بازتر گردید و هر مز را بجای جاسک بندر تجارتی خود ساختند. شاه عباس با آنکه چند ماده از شرایط قرارداد با انگلیسها را بموقع اجرا نگذاشت لیکن در عوض فرمانی را که در سنه ۱۶۱۷ به «کونوک» داده بود مجدداً تأیید نمود و به انگلیسها اجازه داد که هر مقدار ابریشم خواسته باشند از هر نقطه ایران خریداری کنند و امتعه خود را بدون

۱- مملکت پرتغال و اسپانی از سنه ۱۵۸۰ تا ۱۶۴۰ تحت يك سلطنت واحد بود.

پرداخت هیچگونه حقوق و عوارض باصفهان وارد نمایند .

ایرانی‌ها بعد از تصرف هرمز به خیال افتادند که مسقط را هم مسخر سازند و دست پرتغالی‌ها را از این نقطه نیز کوتاه کرده و آنها را یکباره از خلیج بیرون کنند لیکن چون انگلیسها از مساعدت با آنها خودداری کردند نتوانستند از عهده این کار بربایند . قشون ایران ابتدا موفق شد که «سحار» و «خورفکان» واقع در ساحل عمان را متصرف گردد لیکن در همان وقت «روی فریر» سرکرده پرتغالی‌ها از حبس گریخته به محل مجادله آمد و پرتغالی‌ها قوتی تازه یافته ایرانی‌ها را از شهرهای مذکور بیرون کردند و بعضی از نقاط ساحلی ایران را مابین جاسک و بندرعباس خراب نموده کشتی‌رانی ایرانیان را دچار وقفه ساختند و حتی مصمم شدند که راه آذوقه را به هرمز ببندند ولی قوای آنها برای محاصره ممتد هرمز کافی نبود و نمی‌توانستند مستقیماً به آنجا حمله کنند .

شهر مشهور هرمز در اثر جنگهای پیاپی آنچه نفائس و اشیاء قیمتی داشت از دست داد و مانند «تیر» و بابل در عرض چند سال مبدل به مسکن بومان و شغالان شد . این جزیره کوچک که ثروت و ثمول آن در يك موقع ضرب المثل عالمیان بود و چهل هزار جمعیت داشت و بزرگترین مرکز تجارت مشرق به شمار می‌رفت امروزه فقط عبارت از صخره خشك و بایری است که فقط دو یست نفر جمعیت در آن سکنی دارند و با کمال فقر و مذلت معیشت خود را از فروش نمك و گل سرخ می‌گذرانند .

ایرانی‌ها همواره هرمز را در تصرف خود داشتند تا موقعی که کشتی‌های انگلیسی و هلندی در سنه ۱۶۲۵ به اتفاق یکدیگر پرتغالی‌ها را مغلوب و اخراج نمودند . از آن موقع به بعد شهر هرمز به سرعت روبه خرابی و انهدام رفت . در یکی از اسناد کمپانی هند شرقی می‌نویسد :

« از قرار معلوم ایرانی‌ها خیال ندارند دوباره هرمز را مسکون سازند و در عوض می‌خواهند گومبرون را بندر تجارتی خود قرار دهند. شاه امر کرده‌است خانه‌ها را خراب نمایند و هیچ بنای تازه‌ای در آنجا احداث نکنند ولی معذلك سیصد نفر از سپاهیان ایرانی قلعه آنجا را هنوز در تصرف خود دارند. پرتغالی‌ها با بیست کشتی کوچک قلعه را محاصره نمودند و قایق‌هایی را که در ساحل لنگر انداخته بود همه را سوزانیدند و در نتیجه فعلاً تجارت این نقطه بکلی از میان رفته است ».

« سرتماس هربرت » که پنج سال بعد از تسخیر هرمز یعنی در سنه ۱۶۲۷ آنجا را دیده‌است شاهد خرابی و انهدام روزافزون آنجا بوده و می‌گوید :

« در انتهای جزیره خرابه‌های شهر معظمی که پرتغالی‌ها احداث کرده و حالا در تصرف يك پادشاه مسلمان است هنوز باقی است. این شهر يك وقت بسیار بزرگ بوده است و عمارات وسیع و عالی داشته و چند دیر و کلیسا و يك بازار بزرگ هم در آنجا بوده است. . . . این شهر بینوا امروزه اعتبار و عظمت گذشته خود را تماماً از دست داده است و ایرانی‌ها دائماً چوب و سنگ عمارات آنجا را برای ساختمان گومبرون که در سه فرسخی آن واقع است می‌برند. خلاصه این شهر مخروبه که امروز قابل تصرف و سکونت هم نیست در ده سال پیش زیباترین شهر مشرق زمین به‌شمار می‌رفته است ».

شاه عباس از فتح هرمز مشعوف شد و در صدد افتاد که بندرگاه بزرگی در ساحل مملکت خود احداث نماید. برای این مقصود قریه كوچك و گمنام « گومبرون » را که سابقاً اقامتگاه جماعتی از صیادان بود انتخاب کرده و آن را به‌مناسبت اسم خود به بندر عباس موسوم گردانید و شهر مذکور بعدها در تاریخ خلیج شهرت و اهمیت بسیار حاصل کرد. تجارت و جمعیت شهر هرمز متدرجاً به بندر جدید الاحداث

انتقال یافت و به کمپانی هند شرقی نیز اجازه داده شد که در آنجا دو عمارت مسکونی داشته باشد ولی اجازه ساختن خانه برای خود نداشتند که مبادا روزی آن را مبدل به قلعه کنند. بندر جدید برای تجارت انگلیسها به مراتب مناسبتر از جاسک بود زیرا راه بسیار خوبی آنجا را به پایتخت مملکت متصل می ساخت و انگلیسها آسانتر از سابق می توانستند امتعه خود را به داخله ایران حمل کنند. بهمین جهت تا مدت یک قرن و نیم بندر عباس مهمترین توقفگاه و مرکز تجارتی کمپانی هند شرقی در سواحل خلیج فارس بود.

هندیها

بقیه سرگذشت پرتغالی‌ها را می‌توان در چند سطر بیان نمود. اخراج آنها از جزیره هرمز به اقتدار و تسلط ایشان در آبهای خلیج فارس سکنه وارد آورد و باعث شد که بالاخره بساط سلطنت و حکمرانی آنها در هندوستان نیز برچیده شود. آلبوکرک می‌گوید: «در سمت هندوستان سه نقطه است که مرکز روابط تجارتی آن قسمت دنیا به شمار می‌رود و به منزله کلید آنجامی باشد. اول «مالاکا» واقع در انتهای تنگه سنگاپور دویم عدن واقع در مدخل تنگه بحر احمر، سوم هرمز واقع در مدخل تنگه خلیج فارس. به عقیده من شهر هرمز از هر سه این نقاط مهمتر است و اگر پادشاه پرتغال عدن را متصرف شده و در آنجا هم مانند هرمز و مالاکا قلاع و استحکامات داشته باشد و این سه تنگه را در تصرف خود نگاهدارد می‌تواند خود را صاحب و پادشاه تمام دنیا بخواند زیرا وقتی این سه کلید در دست او افتاد خواهد توانست از ورود اشخاص دیگر بدین صفحات جلوگیری کند یکی از این کلیدها یعنی یکی از تنگه‌های سه گانه اقیانوس هند در این موقع الی‌الابد از تصرف ایشان خارج شده بود.

پرتغالی‌ها برای جبران از دست دادن هرمز مسقط را در ساحل مقابل مرکز عملیات تجارتی و تبلیغی خود قرار دادند و در آنجا قلاع و استحکامات متعدد د بنا کردند لیکن چون مسقط مانند هرمز نقطه بحری نبود ساکنین بومی عمان از داخله خشکی دائماً اسباب مزاحمت ایشان را فراهم می‌کردند و بزودی بر پرتغالیها واضح گردید که زحمت و دردسر آن نقطه به منافع آن نمی‌ارزد. بعدها پرتغالی‌ها متدرجاً به بصره نیز دست و تسلطی یافتند. «فاریاسوسا» می‌گوید پس از انتزاع هرمز پرتغالی‌ها تجارت خود را در بصره مستقر ساختند و دارالعلمی نیز در آنجا ایجاد کردند. تسلط ایشان بر بصره تا سنه ۱۶۴۰ باقی بود و تا آن تاریخ شدیداً با تجارت انگلیسها در آنجا رقابت می‌نمودند. در سنه ۱۶۲۵ پرتغالی‌ها سعی باطلی کردند که هرمز را مجدداً متصرف شوند و همان سال در کونگ واقع در ساحل ایران تجارتخانه و قلعه مستحکمی بنا نمودند و این نقطه بعدها تا مدتی دارای اعتبار و اهمیت تجارتی مخصوص بود. در سال ۱۶۳۰ قوای امدادی مرکب از نه فروند کشتی و دو هزار قشون از پرتغال رسید و نایب السلطنه هندوستان به خیال افتاد که جزیره هرمز را دو باره متصرف گردد اما نقشه او عقیم ماند و نتوانست آن را به موقع اجرا بگذارد.

در طول زمان پرتغالی‌ها مضار و خسارات از دست دادن هرمز را بیشتر احساس کردند و در سنه ۱۶۳۱ پادشاه اسپانی از لاعلاجی به نایب السلطنه هندوستان دستور

۱- کونگ امروزه قصبه ساحلی کوچکی است در چهار میلی شمال شرقی لنکه و کمتر از دو هزار نفر جمعیت دارد. در این قصبه تلهای متعددی از آثار و بقایای شهر کهنه که دویست یا سیصد سال پیش از این آباد بوده باقی است. قصبه کونگ قدمت زیاد ندارد و ظاهراً بعد از اخراج پرتغالیها از هرمز این نقطه محل توقف و سکونت ایشان شده و تا مدتی تجارت خود را در خلیج فارس از آنجا اداره می‌کرده‌اند. دیوارهای تجارتخانه قدیم پرتغالیها تا اواخر قرن گذشته در آنجا باقی بود ولی همه در شرف خرابی و انهدام بودند. روبروی محل تجارتخانه قلعه مدور مستحکمی است که آب دریا در موقع مد آنرا احاطه میکند

داد که به هر وسیله که ممکن باشد ولو به وسیله رشوه دادن به حاکم هرگز آنجا را مجدداً جزو متصرفات دولت پرتغال در آورد. به این جهت نایب السلطنه شخصی را نزد « روی فریر » که در آن وقت فرمانده و حاکم قلاع مسقط بود روانه داشت لیکن مقصود اصلی این مأموریت حاصل نشد و در عوض پرتغالی‌ها فقط قناعت نمودند که در جلفار (رأس الخیمه) واقع در ساحل عربستان قلعه‌ای برای خود احداث نمایند.

در سال ۱۶۴۰ مصائب و حوادث ناگواری برای پرتغالی‌ها در خلیج اتفاق افتاد و کار را برایشان دشوار نمود. امام عمان چون از اعراب مستخدم گمرک خانه مسقط شنیده بود که قسمت عمده ساخلوی پرتغالی با کشتی‌های ایشان از مسقط رفته‌اند و قلعه آنجا بدون مدافع مانده است غفلتاً بدانجا حمله کرد لیکن پرتغالی‌ها او را با تلفات سنگین عقب نشانند. اما این حمله به منزله پیشاهنگ و مقدمه حملات شدیدتر دیگر بود. در سنه ۱۶۴۳ امام عمان « سحرار » را که مدت بیست سال در تصرف پرتغالی‌ها بود از آنها گرفت و بعدها در سال ۱۶۴۸ ضربت قاطع به تسلط و سیادت ایشان در خلیج وارد آمد. عده کثیری از لشکریان عرب به سرکردگی « سید بن خلیفه » حکمران عمان مسقط را محاصره کرده و بعد از دو ماه محصورین مجبور به تسلیم گردیدند و شرایط سنگین ذیل بر آنها تحمیل شد: پرتغالی‌ها باید قلاع و استحکامات « کوریات » و « سور » و « ماترا » را منهدم سازند و در عوض اعراب نیز قلعه خود را در « ماترا » خراب خواهند کرد. جهازات اعراب می‌توانند آزادانه به خارج مسافرت نمایند لیکن در حین مراجعت به عمان باید از پرتغالی‌ها جواز بگیرند. اتباع امام هیچگونه عوارض گمرکی و ورودی و خروجی برای خود و مال التجاره‌های خود در مسقط نخواهند پرداخت. تجارت مطلقاً آزاد خواهد بود. اعراب قلاع و استحکاماتی را که در حین محاصره بنا شده است خراب

خواهند کرد و پرتغالی‌ها نیز جای قلاع خراب شده خود بنای تازه‌ای احداث نخواهند کرد. این شرایط سنگین که پرتغالی‌ها ناگزیر از قبول آن بودند يك باره اوضاع مالی و اقتصادی ایشان را در عمان مختل می‌ساخت و نفوذ و تسلط آنها را در آنجا از میان می‌برد. بالاخره هم دیری نگذشت که انجام کار ایشان ظاهر گشت. در اواخر سال ۱۶۴۹ اعراب دوباره مسقط را محاصره کردند و چون قوای ساخلوی آنجا از عهده جلوگیری ایشان بر نیامد شبانه وارد شهر شده تجارت‌خانه پرتغالی‌ها و یکی از قلاع آنان را متصرف گردیدند. فرمانده پرتغالی‌ها از لاعلاجی بداخله قلعه خود گریخت و چون رابطه بین او و قشون و مهماتش قطع گردید و آذوقه هم به او نرسید ناچار در ۲۳ ژانویه ۱۶۵۰ تسلیم شد. نایب السلطنه هندوستان چند فروند کشتی به کمک پرتغالی‌ها فرستاد ولی کشتی‌های مزبور دیر به محل واقعه رسیدند و قبل از ورود آنها پرتغالی‌ها عمان را تخلیه کرده و متصرفات خود را در سواحل عربستان بکلی از دست داده بودند. سلطان ابن سیف امام عمان از فتح و پیشرفت خود غره شده اعلان جهاد داد و جنگ را تا اردوگاه دشمن رسانید و به «دیو» و سایر نقاط واقعه در ساحل «گوزرات» حمله کرد و همه جا پرتغالی‌ها را شکست داده با غنائم بسیار مراجعت نمود.

بعد از سقوط مسقط پرتغالی‌ها دیگر در مجاورت خلیج فارس هیچ گونه متصرفاتی نداشتند. در اوایل سال ۱۶۵۲ نایب السلطنه هندوستان چند فروند کشتی به خلیج فرستاد و کشتی‌های مزبور در حوالی مسقط با يك عده از جهازات اعراب که در پای قلعه آنجا لنگر انداخته بودند مصادف شد. پرتغالی‌ها در آن وقت

۱- راجع به تاریخ تسخیر مسقط نویسندگان با هم اختلاف دارند. «بادجر» میگوید «تاریخ انتزاع مسقط از پرتغالی‌ها هرگز تا کنون صحیحاً ضبط نشده و متأسفانه مؤلف ما هم از ذکر آن غفلت نموده است. از روی تاریخچه سایر حوادثی که در زمان سلطنت سلطان ابن سیف اتفاق افتاده است میتوان تاریخ آنرا مابین سنوات ۱۶۵۱ و ۱۶۵۲ دانست.»

می توانستند به آسانی تمام کشتی های اعراب را منهدم سازند و حتی شهر را هم دوباره متصرف شوند لیکن فرمانده ایشان از شروع به جنگ با دشمن خودداری کرد و بدین ترتیب تنها فرصتی را که به وسیله آن می توانست دوباره تسلط و سیادت پرتغال را بر عمان مستقر سازد بیهوده از دست داد. بعد از آن بطوریکه در بالا اشاره کردیم یگانه نقطه ای که در خلیج به تصرف ایشان باقی ماند بندر کوچک « کونگک » بود که آن را هم بالاخره از دست ایشان گرفتند. متصرفات وسیعه آنها در هندوستان و شرق اقصی نیز در مقابل نفوذ و رقابت روزافزون انگلیسها و هلندیها و بواسطه دشمنی و طغیان اعراب و اهالی بومی هندوستان و غیره بتدریج از تحت تسلط و استیلای آنها خارج می شد.

انحطاط وزوال قدرت پرتغال در مشرق چندین دلیل داشت که از همه مهمتر خشونت و طرز رفتار زشت ایشان با اهالی شرق بود. بعلاوه مابین خودشان هم اختلاف و نفاق افتاده و مأمورین آنها با یکدیگر حسد ورزی می کردند. عملیات تجارتي آنها که در انحصار دولت بود نمی توانست با تجارت آزاد کمپانی های انگلیسی و هلندی رقابت و مقابله نماید. نفوذ و قدرت ایشان بسته به تشکیلات نظامی بود که در اواخر کار به واسطه عدم رعایت نظم و ترتیب و فقدان رؤسا و سرکردگان کافی و کاردان به حال اختلال و ضعف کامل افتاده بود.

راجع به نبودن انتظامات کافی در بحریه پرتغالی ها و عملیات بیرویه ایشان در دریا « دلاوال » سیاح ایتالیائی شرح جالب توجهی نوشته و اوضاع جهازات آنها را با اوضاع بحریه انگلیس و انتظامات آنها مقایسه می نماید و می گوید:

« روزسی و یکم ژانویه ۱۶۲۷ از مسقط حرکت کردیم و باد موافقی می وزید.

۱- پرتغالیها از « مومباسا » در سنه ۱۶۹۸ و از « پمبا » و « کیلوا » کمی بعد از آن تاریخ طرد شدند.

از دور کشتی دیگری نمایان شد و چون ما را دید توپی شلیک کرد که ما توقف کنیم تا او به ما برسد. ما فهمیدیم که کشتی مزبور یکی از جهازات پرتغالی است زیرا رسم اینست که کشتی‌های جنگی در هندوستان همین که کشتی تجارتی را در دریا ببینند توپی شلیک می‌کنند و آن کشتی مجبور است در جای خود توقف نماید والا آن را غرق می‌نمایند. به این جهت ما صبر کردیم و کشتی جنگی به وسیلهٔ پارو بزودی خود را به ما رسانید. در آن وقت من فقدان نظم و قاعدهٔ نظام پرتغالی‌ها و طرز رفتار بی‌رویهٔ ایشان را در هندوستان به چشم خود دیدم. کشتی مذکور از ما آب و ملاح طلب کرد چون که عادت کشتی‌های جنگی پرتغالی این است که هر چه لازم دارند از جهازات تجارتی که در دریا می‌بینند بزور یا به وسایل دیگر می‌گیرند و این مسئله غالباً تولید مفاسد و هرج و مرج‌های بسیار می‌کند. ما دوشک آب به پرتغالی‌ها دادیم لیکن چون خودمان هم ملاح کسر داشتیم نتوانستیم کسی را به ایشان بسپاریم.»

حتی مؤلفین پرتغالی هم رفتار و حرکات مأمورین دولتی خود را مورد انتقاد قرار داده و زوال دولت پرتغال را در مشرق و هندوستان منتسب به اعمال بی‌رویهٔ ایشان می‌سازند. «فاریا سوسا» می‌گوید:

«پرتغالی‌ها در کسب ثروت کوشش بسیار می‌کنند لیکن هیچگونه مراقبتی در حفظ و نگاهداری آن به عمل نمی‌آورند. علت خرابی کارهای ما آن است که بزرگان رجال ما اعتنائی به حال زیردستان خود ندارند و زیردستان نیز بدون رعایت مراسم وطن پرستی و شرافت به طمع ورزی و فرومایگی مشغول هستند. . . . پرتغالی‌ها می‌توانند آنچه را که از دست داده‌اند دوباره به دست آورند لیکن راه نگاهداری و حفاظت آن را نمی‌دانند در صورتی که دولت را طالع و اقبال می‌دهد و حزم و مال‌اندیشی آن را حفظ می‌کند.»

در اینجا سرگذشت پرتغالی‌ها و سوانح و پیش‌آمدهای ایشان در خلیج خاتمه می‌یابد و اینک ما به ذکر وقایعی می‌پردازیم که بعد از آنها اتفاق افتاده است.
ورود هلندیها : پس از زوال اقتدار و تسلط پرتغالی‌ها در خلیج، انگلیسها بی‌رقیب و منازع نماندند و تازه گرفتار رقابتهای شدید سیاسی و تجارتي هلندیها گردیدند.

هلندیها در اواخر قرن شانزدهم اطلاعاتی راجع بمشرق بدست آورده و وارد عرصه تجارت هند شرقی شدند. مدتها قبل از سنه ۱۵۹۵ هلندیها رابطه تجارتي غیر مستقیمی از راه «لیسبون» با هندوستان و مشرق داشتند ولی در آن اوقات هلند جزو مستملکات اسپانی بود و فیلیپ دوم بقصد معدوم ساختن تجارت آن مملکت کشتی‌های هلندی را در آبهای اسپانی توقیف نمود و هر گونه روابط تجارتي را بین مملکتین قدغن کرد. سیاست اصلی فیلیپ آن بود که مراوده هلندیها را با مستملکات پرتغال در مشرق قطع نماید لیکن این سخت گیریها بهیچوجه از عشق و علاقه مفرط هلندیها بمسافرت نکاست و چون از منافع هنگفت پرتغالی‌ها در مشرق و مخصوصاً از فوائد تجارت ادویه اطلاع داشتند در صدد افتادند که خود مستقیماً با ممالک شرقی روابط تجارتي برقرار نمایند.

در سنه ۱۵۸۳ «لینشوتن» نام از «هارلم» جزو ملتزمین اسقف «گوآ» به هندوستان رفته و مدت سیزده سال در آنجا ماند. در عرض این مدت مشارالیه اطلاعات وسیعی در خصوص محصولات تجارتي و وسائل حمل و نقل و راههای مسافرت جمع آوری نمود و چون در سنه ۱۵۹۲ به هلند مراجعت کرد نتیجه مطالعات و تحقیقات خود را منتشر ساخت و بعلاوه کتاب راهنمایی هم برای استفاده ملاحان تدوین کرد و در آن کتاب راه بین لیسبون و مشرق را با جزایر و بندرگاههای آن و همچنین جهت وزش بادهای موسمی و جریان امواج دریاها و هند را تشریح نمود.

و چندین نقشه و جدول هم ضمیمه آن ساخت.

کمی بعد از مراجعت «لینشوتن» تاجار آمستردام شخصی موسوم به «کورنلیس هوتمان» را که توسط کشتی های پرتغالی سفرهای عدیده به هندوستان کرده بود از جانب خود روانه لیسبون نمودند تا در آنجا تحقیقات جامعی در خصوص تجارت هند شرقی بعمل آورد. این شخص در سنه ۱۹۵۴ به هلند مراجعت نمود و پیشنهاد کرد که شخصاً راهنمایی یکدسته از جهازات تجارتی را بعهد گرفته و هموطنان خود را از راه دماغه امیدواری به هندوستان برساند و آنها را وارد تجارت آنجا کند. تاجار آمستردام از بین خود وجوه کافی برای انجام این مقصود جمع آوری کرده و در سنه ۱۵۹۸ چهار کشتی بریاست هوتمان «بممالک واقع در ماوراء دماغه امیدواری» روانه نمودند. «هوتمان» در سنه ۱۵۹۹ به هلند مراجعت کرد در صورتیکه دو ثلث از عده همراهان او تلف شده و یک کشتی او سوخته بود و خودش هم کار مهم تجارتی انجام نداده بود جز آنکه معاهده ای با پادشاه «بنتمام» منعقد ساخته و از وی اجازه گرفته بود که جهازات هلندی آزادانه در جزایر هند شرقی ایاب و ذهاب و داد و ستد نمایند. بعد از آن هلندیها چندین دسته کشتی متعاقب یکدیگر به مشرق فرستادند چنانکه مابین سنوات ۱۵۹۸ و ۱۶۰۱ پانزده فروند از جهازات ایشان از دماغه عبور نمود. در نتیجه این اقدامات هلندیها علاوه بر آنکه متدرجاً دستی در تجارت مشرق پیدا کردند عده ای از مستملکات پرتغال را هم در هندوستان متصرف شدند و باین ترتیب مدتی با انگلیس ها و پرتغالی ها رقابت کرده و بالاخره نیز تسلط و اقتدار پرتغال را از هندوستان برانداختند.

متعاقب مسافرت «هوتمان» چندین شرکت تجارتی در هلند تشکیل گردید و شرکتهای مزبور در سنه ۱۵۹۷ همه با هم متحد شده و تشکیل یک شرکت بزرگ بنام «کمپانی تجارت ممالک دوردست» دادند. از این تاریخ بیعد کمپانی-

های تجارتی هلند با سوداگران انگلیسی آغاز رقابت نمودند. در سنه ۱۰۶۲ دولت هلند شرکت‌های مختلفی را که با هند شرقی روابط تجارتی داشتند و غالباً هم با یکدیگر رقابت میکردند همه را مبدل بیک کمپانی بزرگ و مقتدر موسوم به «کمپانی شرقی هلندی» کرد و تا مدت بیست سال اختیارات تامه تجارتی به آن داد. کمپانی مزبور کم مبدل بیک شرکت ملی شد و طولی نکشید که روابط تجارتی کامل بین هلند و مشرق زمین برقرار گردید و لی تا آن موقع هنوز کشتی‌های هلندی بخلیج فارس نیامده بودند.

هلندیها پس از تحکیم موقعیت خود در تجارت مشرق ناگهان در سنه ۱۵۹۹ برای رقابت با انگلیسها قیمت فلفل را ترقی دادند و مظنه آنرا از «پوندی» سه شیلینگ به هشت شیلینگ بالا بردند. این اقدام با آنکه فی حد نفسه دارای اهمیت زیاد نبود معذک در تاریخ روابط تجارتی شرق مهم و قابل توجه میباشد زیرا در اثر همین اقدام تجار لندن بجنب و جوش افتاده در صدد حمایت تجارت خویش برآمدند و بالنتیجه کمپانی هند شرقی انگلیس تشکیل گردید (بفصل هشتم مراجعه شود).

دیری نگذشت که منافع کمپانیهای هلندی و انگلیسی با هم تصادم کرد و مجادله آنها ابتدا بر سر تجارت ادویه و فلفل شروع شد. در اوایل امر هلندیها سعی داشتند که این تجارت سودمند را بانحصار خود درآورند زیرا از میان تمام امتعهای که در آن موقع از مشرق باروپا میرفت فلفل و ادویه گرانبها تر و ذی-قیمت تر از همه بود و خریدار بسیار داشت. در این تجارت ابتدا پرتغالیها و بعد از آن انگلیسها رقیب هلندیها بودند.

شرح فتوحات هلندیها در مشرق و تفصیل توسعه نفوذ و اقتدار ایشان در هندوستان و جزایر هند شرقی از موضوع بحث این کتاب خارج است و ما در

اینجا فقط بذکر اقدامات سیاسی و تجارتنی آنها در خلیج فارس میپردازیم که منجر بر رقابت و کشمکش با ایشان و پرتغالیها و انگلیسها گردید^۱.

پس از سقوط هرمز و خرابی آن بدست ایرانیان مرکز تجارت خلیج از آنجا به بندر عباس منتقل شد. بطوریکه قبلاً اشاره کردیم عمال کمپانی انگلیس در سنه ۱۶۲۳ تجارتخانه‌ای در بندر عباس دایر کردند و بلافاصله هلندیها بآنجا راه یافتند و باعث تشویش و نگرانی انگلیسها گردیدند. بهانه ورود آنها بخلیج فارس این بود که وقتی جهازات انگلیسی در حوالی بندر عباس با بحریه پرتغالی مشغول زد و خورد و مجادله بود کشتی‌های آنها با انگلیسها همراهی و مساعدت کرده بود. هلندیها پس از ورود به بندر عباس از شاه تقاضا کردند که بآنها اجازه بدهد در تجارت ابریشم سهیم باشند و شاه عباس چون در آن موقع سرگرم جنگ با عثمانیها و مدافعه از بغداد بود تقاضای ایشانرا اجابت کرد.

کمپانی هند شرقی که از رقابتهای مجدانه هلندیها در شرق اقصی و رفتار سخت و بی‌پروای ایشان اطلاع داشت از امتیاز جدیدی که شاه بآنها داده بود

۱- برای آنکه اوضاع مشرق از ابتدای سال ۱۶۰۰ تا آخر قرن هفدهم بخوبی روشن شود لازم است شمه‌ای از اقدامات هلندیها را که منجر بتسلط و سیادت ایشان بر دریا‌های مشرق گردید در اینجا ذکر کنیم. در سال ۱۶۰۲ جهازات کمپانی هلندی کشتی‌های پرتغالی را در نزدیکی «بنتام» مغلوب و منهزم ساخت و راه «جزایر ادویه» را باز کرد. در ۱۶۰۳ پرتغالیها شهر «گوآ» را که جزو متصرفات پرتغال بود تهدید نمودند و از آن بعد نقشه ثابت ایشان این بود که «جزایر ادویه» را منحصراً در تصرف خود نگاه دارند. دولت هلند بحاکم کل هندوستان دستور داده بود که تجارت «مولوکاس» و «امبونیا» و «بندا» باید متعلق به کمپانی باشد و هیچ ملت دیگر در دنیا حق ندارد سهمی از آن داشته باشد. هلندیها پس از استقرار تسلط خود بر جاوه که مابین ایالات «مالی» و «مولوکاس» واقع است در سنه ۱۶۱۹ «باتاویا» را پایتخت خود ساختند. در سال ۱۶۴۱ «مالاکا» را از پرتغالیها گرفتند و دریا‌های آن حدود را تحت تسلط خود در آوردند. از سنه ۱۶۳۸ بعد تدریجاً پرتغالیها را از سرندیب خارج کردند و در سنه ۱۶۵۲ دماغه امیدواری را که در حکم منزل بین راه تجارت هند و اروپا بود متصرف شدند. خلاصه آنکه وقتی در سنه ۱۶۴۰ پرتغال خود را از تبعیت اسپانی خارج ساخت کلیه متصرفات و مستملکات آن در شرق اسماً و رسماً بتصرف هلندیها درآمده بود.

بی نهایت هراسان و مضطرب گردید. «فورزلند» در ضمن مکتوبی که بکمپانی هند شرقی نوشته است مینویسد «هلندیها میخواهند کلیه نقاطی را که تابع حال آزاد بوده است بروی انگلیسها ببندند و ما را هم مثل خودشان در انظار عالمیان پلید و دیو سیرت جلوه بدهند. اینها مردمانی ظالم و خونخوارند و هر کس را از دوست و دشمن می بینند بیرحمانه بقتل میرسانند و اخیراً در این صفحات بقدری ظلم و تعدی کرده و مرتکب مظالم و فجایع شده اند که از مشاهده اعمال قبیح ایشان انسان شرمنده می شود. امیدواریم اولیای کمپانی برای دفع این اشخاص غدار و ستمکار تدبیری بیندیشند.» «سرتماس رو» نیز در مکتوبی که بتاریخ ۱۶۱۷ به کمپانی نوشته است می گوید «پر تغالیهها همه جا بحقوق شما تجاوز میکنند و اعمال بیرویه ایشان دیگر غیر قابل تحمل شده است.» و در مکتوب دیگری بتاریخ ۱۶۲۴ مینویسد «من هلندیها را در شرق و غرب بمورد آزمایش و امتحان گذاشته ام و سببیت و وحشیگری و حق ناشناسی ایشان را بخوبی شناخته ام.»

باوجود اینها وقتی در سنه ۱۶۲۵ پر تغالیهها برای آخرین دفعه بقصد تسخیر هرمز حمله بردند هلندیها با انگلیسها کمک کرده شکست سختی بایشان وارد آوردند و بحریه آنها را منهزم ساختند. با آنکه در این جنگ هلندیها با انگلیسها تشریک مساعی و مساعدت نموده بودند معذک مأمورین کمپانی نسبت بایشان سوءظن داشتند و آنها را مظنون میدانستند که ایرانیها را بتصرف هرمز تحریک می نمایند و بطوری هم که وقایع بعدی ثابت نمود انگلیسها در این سوءظن کاملاً ذیحق بودند. در سنه ۱۶۲۵ تجارت انگلیس در ایران طوری روبه تنزل و انحطاط رفته بود که «تماس کریج» رئیس تجارتخانه اصفهان تصمیم گرفت شعبه کمپانی را در آنجا منحل نماید ولی پس از مشورت با سایر عمال کمپانی مقیم بندر عباس تصمیم گرفته شد که بعملیات تجارتی در اصفهان ادامه داده شود تا مراتب

را با اطلاع کمپانی مرکزی در لندن برسانند و در خصوص تجاوزات هلندیها از آنها کسب تکلیف نمایند. بنا بر این پس از خروج پرتغالیها از صحنه خلیج فارس انگلیسها باز بی رقیب سیاسی و تجارتي نماندند و بلکه برعکس با زوال اقتدار پرتغالیها نفوذ و تسلط هلندیها رو به ازدیاد رفت و برای انگلیسها رقیبی خطرناکتر از پرتغالیها شدند.^۱

هلندیها چون در بندرعباس استقرار یافتند از تأدیه عوارض گمرکی امتناع ورزیدند و این امتناع ایشان مستقیماً به ضرر انگلیسها تمام می شد زیرا شاه عباس نصف عوائد گمرکی بندر مذکور را به آنها واگذار کرده بود. هلندیها در استنکاف از پرداخت حقوق گمرکی پافشاری می کردند و این موضوع تا مدت طولانی باعث کشمکش و مجادله بین طرفین شده بود.^۲

۱- پس از خاتمه جنگ بین المللی نیز نظیر همین وضع در ایران پیش آمد یعنی همینکه نفوذ آلمان در آنجا از میان رفت عوض آنکه اقتدار و تسلط انگلیسها زیادتیر شود بر نفوذ روسها افزوده شد. ۲- موضوع نصف عوائد گمرکی بندرعباس که مطابق قرارداد میبایستی به انگلیسها پرداخته شود علت اصلی مناقشات بین کمپانی هند شرقی و دولت ایران در این دوره بود. در اوایل امر عواید بندر مذکور فوق العاده قلیل بود و علت آنهم در بعضی سنوات کمی معاملات تجارتي بود ولی غالباً خیانت و غفلت مأمورین ایرانی و حتی تقلب عمال خود کمپانی باعث تقلیل عوائد میشد و در اواخر هم امتناع تجارتخانه هلندی از پرداخت عوارض تأثیر زیادی در این امر بخشیده بود، بطوری که تخمین میزدند اگر عوارض گمرکی بندر تماماً وصول میشد سهمیه کمپانی از آن بابت بسالی پانزده هزار لیره بالغ میگردد لیکن بقول «ماندلسلو» یکی از سفرای «دوک هنوستن» که در سنه ۱۶۳۸ از بندرعباس گذشته بود: «انگلیسها از آن بابت فقط عشر حق السهم خود را میگرفتند.» در نتیجه اقدامات زیادی که برای اصلاح این وضعیت و وصول بقایای معوقه بعمل آمد بالاخره در سنه ۱۶۷۶ قرار شد که انگلیسها در عوض سهم خود از عوارض گمرکی سالی هزار تومان نقد بگیرند و این ترتیب از آن تاریخ بعد تا مدتی معمول و مجری گردید. «ماندلسلو» میگوید هلندیها بنا بر امتیازیکه از شاه گرفته اند حقوق گمرکی نمیپردازند و بوسیله پیشکش های متعدد که تقدیم درباریان ایران میکنند امتیاز مذکور را برای خود حفظ کرده اند. لیکن انگلیسها چیزی بعنوان پیشکش نمیپردازند و امتیازات و معافیت های عدیده دیگری هم دارند که از آن جمله است حق وصول يك نصف از مجموع عوائد گمرکی بندرعباس ولی معمولاً از این بابت بیش از يك عشر از حق واقعی ایشان بآنها پرداخته نمیشود.»

در سنه ۱۶۲۷ اوضاع کمپانی انگلیسی در ایران به حال بدی افتاده بود زیرا شاه سرگرم جنگ با عثمانی ها و مدافعه از بغداد بود و امور داخلی ایران قرین آرامش و انتظام کامل نبود. هلندیها از این وضع استفاده کرده و امتیازی برای تجارت ابریشم گرفتند که مواد و شرایط آن از امتیاز انگلیسها بهتر و نافع تر بود. در همان موقع نیز عمال ایشان در شرق اقصی مشغول لطمه زدن به تجارت کمپانی انگلیسی در جاوه و سوماترا بودند و انگلیسها را به تدریج از چین و سیام بیرون می کردند.

در سنه ۱۶۲۹ شاه عباس وفات یافت و انگلیسها يك دوست و حامی بزرگ خود را ازدست دادند و چون در ایران مرسوم بود که پس از فوت شاه کلیه امتیازات و قراردادهای ملغی می گردید تا مجدداً بتصویب و صحه پادشاه جدید برسد و این کار مدتی بطول می انجامید تجارت انگلیسها در خلال این اوقات لطمات شدید دید. از طرف دیگر هلندیها موقع را مغتنم شمرده و بوسیله رشوه دادن و گران خریدن اجناس ایرانی جدیدیت می کردند که انگلیسها را از اقامتگاههای خود در خلیج بیرون نمایند. عمال انگلیسی نیز از ترس آنکه مبادا هلندیها در مساعی خود کامیابی حاصل کرده و آنها را در میدان رقابت مغلوب سازند از تقاضای تجدید امتیازنامه تجارت ابریشم خودداری می نمودند تا بالاخره فرمان تازه ای از طرف شاه صفی در باره آنها صادر شد. ولی امتیازنامه جدید شامل کلیه حقوق و امتیازات سابق کمپانی نبود و انگلیسها مجبور شدند که برای تصویب امتیازنامه سابق خود همه ساله مقداری پارچه و اشیاء دیگر به شاه و درباریان او پیشکش بدهند و قیمت پیشکشی های مذکور سالیانه به هزار لیره بالغ می گردید.

در ضمن این وقایع هلندیها در بندر عباس استقرار کامل یافته و تجارتخانه ای برای خود تأسیس کردند در حالتی که کلیه تجارت ادویه در دست ایشان بود و دولت

ایران هم آنها را از پرداخت عوارض ورودی معاف نموده بود. «ماندلسلو» در سنه ۱۶۳۸ نوشته است: «هلندیها در آنجا استقرار کامل یافته‌اند و فلفل و زعفران و گلپر و سایر ادویه خود را در تمام ایران به فروش می‌رسانند. انگلیسها نیز به فروش پارچه و حلبی و فولاد و نیل و پارچه‌های ابریشمی و پنبه اشتغال دارند». بنابراین ظاهراً هلندیها در سنه ۱۶۳۹ و ۱۶۴۰ تسلط و سیادت قطعی خود را بر خلیج فارس مسلم ساخته بودند و جهازات ایشان دائماً به بندرعباس رفت و آمد کرده و امتعه آنها را به مقدار زیاد در آنجا وارد می‌ساختند. در سنه ۱۶۴۱ هلندیها بقصد انحصار تجارت خارجی ایران امتعه و اجناس اروپائی را نازلتر از قیمت اصلی آنها در آن مملکت بفروش می‌رسانیدند و در خلال همین اوقات پرتغالی‌ها نیز آخرین سعی و تلاش خود را به جا می‌آوردند که نفوذ و تجارت خود را دوباره در خلیج برقرار سازند.

در سال ۱۶۳۹ از طرف کمپانی انگلیسی يك فروند کشتی به بصره فرستاده شد که در آنجا مطالعات لازم بعمل آورده و در صورت امکان روابط تجارتي با آن بندر دایر نماید زیرا عمال کمپانی تصور می‌کردند که آن نقطه برای رقابت با هلندیها و خنثی ساختن اقدامات ایشان مناسبتر از بنادر ایرانی است. مأمورین انگلیسی با شرایط سهل و مساعدی از پاشای ترکیه اجازه حاصل نمودند که محمولات خود را از کشتی پیاده کنند لیکن نتیجه معاملات ایشان در آنجا چندان رضایت بخش واقع نشد و بر انگلیسها مسلم گردید که اگر بخواهند در اقدامات خود پیشرفت و کامیابی حاصل نمایند باید تجارتخانه ثابتی در آن بندر احداث کنند. بهمین جهت در سنه ۱۶۵۳ اقدام به ساختمان و تأسیس يك تجارتخانه موقتی در بصره کردند.

در این موقع هلندیها مصمم گردیدند که بهر وسیله که ممکن باشد موقعیت

خود را در ایران تحکیم کرده و نفوذ و تسلط خویش را در آن جا مستقر سازند. هلندیها تا آن وقت بوسیله رشوه و پیشکش موفق شده بودند که سهمی از تجارت ایران به دست آورند لیکن در سنه ۱۶۴۵-۶ برای آن که ایرانیها را مجبور ساخته و حق تجارت انحصاری آن مملکت را به خود اختصاص دهند متوسل بزور و قوه قهریه گردیدند و این همان وسیله‌ای بود که عمال انگلیسی هم مکرر برای پیشرفت مقاصد خویش آن را به امنای کمپانی پیشنهاد کرده بودند و مورد قبول نیافته بود. به این جهت هلندیها قوه بحریه کاملی در خلیج فارس حاضر کرده و در پائیز سال ۱۶۴۵ به حصار و قلعه قشم حمله نمودند. شاه ایران از این اقدامات متوحش و هراسان شده از «کومودور بلاک» درخواست صلح نمود و حاضر گردید که امتیاز تجارتی با شرایط مساعدی به هلندیها اعطا نماید. بعد از آن «بلاک» به اصفهان آمده بحضور شاه رسید و قرارداد صلح به این شرط منعقد گردید که هلندیها در هر نقطه ایران هر قدر ابریشم خواسته باشند بخرند و بدون پرداخت حقوق گمرکی آن را به خارج صادر کنند. این پیش آمد علاوه بر آنکه سکنه شدیدی بر تجارت انگلیسها در ایران وارد آورد به روابط تجارتی هم که تازه آنها مابین ایران و سواحل عربستان برقرار ساخته بودند لطمه زد.

در طی این حوادث اوضاع تجارتخانه کمپانی در بندر عباس بکلی مختل شده - بود ولی مأمورین آن هنوز دست از مطالبه سهمیه خود از عوارض گمرکی آن جا بر نمی داشتند. بالاخره عمال کمپانی از ترس عواقب وخیم مجادله ایرانیها و هلندیها اموال تجارتخانه بندر عباس را در کشتی گذاشته و برای آن که خطری متوجه آن نشود در ماه ژوئن ۱۶۴۵ آن را ببصره فرستادند.

۱- مأمورین تجارتخانه با وجود همه این پیش آمدها در بندر عباس ماندند و موفق به وصول سهمیه خود از عوائد گمرکی آنجا هم شدند.

هلندیها از پیشرفت و موفقیتی که در قضیه قشم و اجرای مقاصد خویش در ایران نصیب آنها شده بود تشویق گردیده و بلافاصله هشت فروند از جهازات خود را ببصره فرستادند و تجارتخانه انگلیسها را در آنجا خراب نمودند. در سنه ۱۶۴۹ تسلط و نفوذ هلندیها در خلیج همچنان رو باز دیاد می رفت و تصور می شد که دولت ایران بواسطه ترس و بیمی که از ایشان پیدا کرده است امتیازات مهم دیگری نیز به آنها بدهد. در سال ۱۶۵۰ هلندیها پر تغالی ها را از مسقط بیرون کردند و این مسئله بیشتر بر نفوذ و قدرت ایشان افزود. در همین سال یازده فروند از کشتی های هلندی به بندر عباس آمده و مقدار هنگفتی مال التجاره بدانجا وارد نمود. «تاورنیه» که در سنه ۱۶۵۲ در بندر عباس بوده است از وسعت تجارت هلندیها در آن جا توصیفی کرده و می گوید: «هلندیها معادل سه کرور (پوند) فلفل در ایران فروخته و با پول آن قیمت کلیه ابریشم های خریداری خود را پرداختند». در دو سال بعد نیز مجموعاً معادل دویست و بیست هزار لیره مال التجاره به ایران وارد کردند و در نتیجه تجارت انگلیسها را در آن جا بکلی فلج ساختند ولی با وجود همه این اقدامات وقتی هلندیها تقاضا کردند که به آنها هم امتیازاتی نظیر امتیازات انگلیسها داده شود شاه عباس ثانی جانشین شاه صفی از اعطای آن امتناع ورزید و تجارت انگلیسها با آن که به منتهی درجه تنزل رسیده بود معذک بکلی از میان نرفت و معدوم نشد. در سنه ۱۶۵۲ مابین انگلیس و هلند در اروپا جنگ در گرفت. مدتها قبل از آن تاریخ روابط هلند و انگلیس در اثر رقابتهای تجارتنی و تجاوزاتی که هلندیها به حقوق کمپانی هند شرقی در مشرق کرده بود تیره شده و پیوسته بر خصومت ملتین نسبت به یکدیگر افزوده می شد. در سنه ۱۶۵۱ پارلمان انگلیس قانون مخصوصی برای تخریب تجارت بحری هلند وضع نمود و سال بعد «کرمول» بر علیه آن دولت اعلان جنگ داد. زد و خورد دولتی در اروپا دو سال به طول انجامید و بالاخره

هم هیچکدام موفق به اخذ نتیجه قطعی نگردیدند. کمی بعد از اعلان جنگ یکدسته از جهازات هلندی به سورات آمده و از آنجا به خلیج فارس رفتند و به پرتغالی‌ها پیشنهاد نمودند که با هم متحد شده و تجارت انگلیس را در آن صفحات از میان ببرند لیکن پرتغالی‌ها از تشریک مساعی با ایشان امتناع ورزیده و هلندیها به تنهایی سه فروند از جهازات انگلیسی را در حوالی جاسک اسیر کردند. سال بعد نیز پنج فروند کشتی هلندی دو فروند از جهازات معتبر انگلیسی را در نزدیکی بندر عباس غرق نمود و سی نفر از انگلیسها را دستگیر ساخته و موقتاً دست آنها را از آبهای خلیج کوتاه کرد. بعد از آن نفوذ و تسلط هلندیها در خلیج فارس بقدری زیاد شد که تجارت بندر عباس تا مدتی به حال وقفه ماند و عمال کمپانی در بصره مصلحت دیدند که تجارتخانه خود را از بصره به محل مأمون تری انتقال دهند. بالاخره در سنه ۱۶۵۴ معاهده صلحی منعقد گردیده و به آن اوضاع و خیم خاتمه داده شد و هلندیها مبلغ ۸۵۰۰۰ لیره بابت خسارت به کمپانی انگلیس پرداختند. از سال ۱۶۶۵ تا ۱۶۶۷ دوباره جنگ مابین انگلیسها و هلندیها ادامه داشت و منازعه طولانی آنها در اوضاع خلیج فارس تأثیرات ثابت و معینی نکرد. ولی رویهم رفته اوضاع انگلیسها خوب و رضایت بخش نبود و فقط تا سنه ۱۶۸۳ مختصر تجارتی در بندر داشتند در صورتی که روز بروز بر قدرت و استیلای هلندیها در آن حدود افزوده می شد. مقارن همین اوقات یعنی در سنه ۱۶۶۴ يك کمپانی فرانسوی هند شرقی نیز تشکیل شد و بالنتیجه يك رقیب اروپائی تازه در میدان تجارت مشرق ظاهر گشته و اوضاع را وخیم تر از سابق ساخت. وضع و احوال هر يك از این رقیبها را در ربع اخیر قرن هفدهم می توان از روی نوشته های سیاحان آن دوره استنباط نمود. « ثونوت » در سال ۱۶۶۳ نوشته است :

« انگلیسها و هلندیها در ساحل دریا خانه های ظریف و قشنگ ساخته اند

و هر کدام بیرق ملت خود را روی تیر بلندی بر فراز بام خانه قرار داده‌اند. هلندیها در بندر اقتدار و تسلط مطلق دارند و نفوذ و اعتبار آنها در آنجا به قدریست که چند روز پیش شیخ بندر فرمانده هلندیها را بر سر موضوعی رنجانده بود و فرمانده مزبور بیرق هلند را پائین آورده پاره کرد. شیخ از ترس نزد فرمانده رفته و پس از دادن پیشکشهای زیاد با عجز و التماس از او درخواست نمود که بیرق را برافرازد.

من فقط یک هفته در بندر عباس ماندم و بعد مجبور شدم مراجعت کنم زیرا نمی‌توانستم از آنجا سوار کشتی شده به هندوستان بروم. اگر هم می‌خواستم در آنجا توقف کرده و منتظر فرصت مناسب‌تری بشوم ممکن بود به مخاطره بیفتم. در آنجا فقط شش کشتی موجود بود: چهار فروندهلندی و دو فروند از جهازات ارامنه و اعراب. با کشتی هلندیها که بهیچوجه ممکن نبود مسافرت کرد زیرا از طرف کمپانی به آنها دستور داده شده و خودشان هم سوگند یاد کرده‌اند که يك نفر فرانسوی را به هندوستان نبرند مبادا با ملاحان صحبت بدارد و از مسائل مربوط به امور تجارتی اطلاع حاصل نماید چه هلندیها می‌خواهند این گونه مسائل را همیشه مخفی و مستور نگاهدارند و هیچ کس را غیر از خودشان بر آنها واقف نسازند. «دکتر فریر» در سنه ۱۶۷۷ راجع به اوضاع بندر عباس و تسلط روزافزون هلندیها بر تجارت ایران می‌نویسد:

«غالب کشتی‌هایی که به طرف بصره می‌روند یا از آنجا می‌آیند در بندر عباس توقف می‌کنند زیرا بازارهای آنجا برای فروش امتعه آنها متناسب است. تجارت ادویه بعد از پارچه‌های هندی اهمیت زیاد دارد و این تجارت را هلندیها با تجارت قند و مس در دست خود گرفته‌اند و در مقابل آن سالیانه معادل پنجاه هزار تومان مخمل و ابریشم و قالی و طلا و نقره می‌برند. تجارت ایشان در

« مولو کوس » و دریای جنوب بقدری وسیع است که می گویند اخیراً شش بار کشتی ادویه به بندر عباس آوردند و تجار آنجا در صدد افتادند که قیمت آن را تنزل دهند. هلندیها که خود مردمانی زیرک و هوشیارند از تصمیم آنها مطلع شده ابتدا فقط دو بار کشتی را به خشکی آوردند و در مقابل تجارتخانه خود انبار کردند. چون تجار خواستند ادویه را به قیمت نازل بخرند هلندیها فوراً همه بارها را آتش زدند و سپس دو بار کشتی دیگر آورده و با آنها هم همان معامله را کردند. عاقبت چون مقدار موجودی ادویه منحصر به محمولات دو کشتی گردید قیمت آن را چند برابر بالا بردند و ایرانیها دانستند که این کار ایشان از روی تدبیر و سیاست بوده است نه از فرط جهالت و دیوانگی زیرا هلندیها اطمینان کامل دارند که هیچکس دیگر غیر خودشان نمیتواند ادویه به ایران وارد کند و بنا بر این هر قیمتی روی اجناس خود بگذارند تجار ناگزیرند آنرا بخرند ».

همین مؤلف راجع به تجارت انگلیسها در بندر عباس می گوید :

« تجارت انگلیسها در اینجا بسیار مختصر است و فقط به صدور دوا و پشم و بز و خرما و اسب قناعت می کنند ولی با وجود این مخارج قونسولگری که در بندر دائر کرده اند برای آنها بسیار گران تمام می شود ».

بنا به قول « فریر » فرانسویها هم از موقع تأسیس کمپانی هند شرقی خود در سنه ۱۶۶۴ تا آن تاریخ پیشرفتی در تجارت مشرق نکرده بودند. « فریر » می گوید : « کار فرانسویها در بندر عباس مثل سایر بنادر کساد است و اگر منافعی که مترجم آنها از ساختن شراب به دست می آورد نبود نمی توانستند در آنجا بمانند (زیرا مترجم ایشان یکدستگاه ماشین شراب گیری دارد و برای ایرانیان و خارجی های مقیم ایران در شیراز شراب تهیه می کند) . عامل کمپانی در آنجا صورت ظاهر آراسته ای برای خود ترتیب داده و هیچ کار دیگری ندارد جز آنکه

اوقات خود را بدید و بازدید و ملاقاتهای رسمی بگذرانند .

« شاردن » که در سنه ۱۶۷۴ در بندرعباس بوده می نویسد :

« جای تعجب است که شرقی ها در باره هلندیها اینهمه حسن ظن دارند . ایرانی ها و هندیها چون توسعه روزافزون تجارت ایشان و تقلیل و انحطاط تجارت سایر ملل را می بینند تصور می کنند هلندیها پادشاه و مالک الرقاب اروپا هستند . اخیراً حاکم بندرعباس به رئیس تجارتخانه فرانسه در آن جا گفته است : شما می گوئید پادشاه ما مملکت هلند را متصرف شده است در صورتی که تازه هفت کشتی ایشان به بندر وارد شده است و از چهارات شما یا انگلیسها یکی هم به این جا نیامده است . »

با این مدارك و اسناد معلوم شد که در اواخر قرن هفدهم نفوذ و تسلط هلندیها در خلیج به مراتب بیشتر از نفوذ انگلیسها بوده است . اینك مجدداً نظری اجمالی به حوادث و وقایع اروپا در آن تاریخ می افکنیم . لوی چهاردهم پادشاه فرانسه بواسطه حس جاه طلبی و سودای جهانگیری که داشت بر علیه هلند و اسپانی داخل جنگ گردید . در سنه ۱۶۷۶ بحریه هلند و اسپانی از قوای فرانسه در دریای مدیترانه شکستی فاحش خورد . ابتدا انگلیسها از فرانسویها طرفداری می کردند و قوای بحری ایشان در حوالی « سولبی » جنگ شدیدی با کشتی های هلندی نمود ولی افکار عامه در انگلستان بر ضد فرانسه بود و باینجهت دولت انگلیس مجبور شد با هلند صلح نماید و در ردیف سایر ممالک اروپائی از آن طرفداری کند . در سنه ۱۶۷۸ استقلال هلند بوسیله عهدنامه « نی مگون » تأمین گردید و در سال ۱۶۸۸ انگلیس و هلند با یکدیگر متحد شدند که از پیشرفت و توسعه اقتدارات فرانسه جلوگیری نمایند . از آن تاریخ بعد موضوع هلند تحت الشعاع قضیه انگلستان واقع گردید تا در سنه ۱۶۹۷ که از طرفی قوای فرانسه

روبتحلیل میرفت و از طرف دیگر حواس لوی چهاردهم متوجه موضوع سلطنت اسپانی شد و باین جهت صلح «ریویک» منعقد گردید و زد و خورد ممالک مزبور خاتمه یافت.

مقارن همین اوقات هندیها بواسطهٔ اجحافات و تعدیات خویش حیثیت و اعتبار خود را در ایران متزلزل ساخته و در اواخر قرن هفدهم ورق بطرف انگلیسها برگشت و اوضاع کاملاً بر له آنها شد.

«بروس» راجع بعلل پیشرفت و استقرار سیاست هلند در هند شرقی و خلیج فارس می گوید «دلیل عمدهٔ پیشرفت اقدامات تجارتنی هندیها و فتوحات ایشان در هند شرقی آن بود که مؤسسات انگلیسی و پرتغالی در آن صفحات بدون مدافع و نگاهبان بود بعلاوه کمپانی هند شرقی هلند وجوه هنگفت و کشتی های متعدد در اختیار خود داشت و دولت نیز در کارهای او مداخله کرده و هر گونه کمک و مساعدت لازمی را در حق آن بعمل می آورد (چنانکه اغلب از روساء کمپانی جزو هیئت دولت بودند). در صورتیکه دولت انگلیس سیاست ثابتی را تعقیب نمینمود و مکرر حقوق و امتیازات مسلمة کمپانی هند شرقی لندن را پایمال کرده و مانع پیشرفت و توسعهٔ اقدامات تجارتنی آنها می گردید».

نویسندهٔ دیگری راجع بهمین موضوع می گوید «تفوق و سیادت هندیها در مشرق معلول آزادی مطلق بود که در مملکت خود تحصیل کرده بودند... مسئلهٔ عمدهٔ وسعت خاک و بزرگی يك ملت اروپائی نیست بلکه اهمیت موضوع در آنست که اروپائیها برای حفظ موقعیت خود در شرق حاضر به چه اندازه فداکاری هستند... در ربع اول قرن هفدهم قدرت و نفوذ انگلستان کمتر از هلند نبود لیکن دولت و ملت انگلیس نمی خواستند در راه تجارت شرقی فداکاری زیاد کرده باشند در صورتیکه هم مردم هلند و هم حکومت آنجا از بذل هیچگونه فداکاری و

مجاهدتی در این راه فروگذار نمی‌کردند. هلندیها وقتی وارد عرصهٔ تنازع شدند اطلاعات دقیقی راجع به تجارت مشرق فراهم آوردند و وطن پرستان آن مملکت در سرتاسر ایالات متحده مبالغ خطیری برای پیشرفت مقصود کمپانی پرداختند و بعلاوه دولت و ملت مصمم شده بودند که جزایر ادویه را بتصرف خود درآورده و دست هر قوم دیگری را از آنها کوتاه سازند. اما انگلستان فقط سرمایهٔ قلیلی برای این منظور اختصاص داده بود و آنرا هم بمبالغ جزئی تقسیم کرده و در راههای مختلف بکار می‌انداخت، سیاست دولت هم در آن موقع دائماً در تغییر و تبدیل بود و مساعدتی با کمپانی نمیشد. شرکت هلندی تقریباً یک مؤسسهٔ ملی بود ولی کمپانی انگلیسی یک مؤسسهٔ خصوصی و شخصی بشمار میرفت و بهمین سبب استقامت و بردباری افراد انگلیسی در آسیا در مقابل قوای متحدهٔ هلند نمیتوانست کاری از پیش ببرد زیرا زور و قوهٔ دو حریف بهیچوجه با یکدیگر موازنه نمی‌کرد.

تغییر سیاست کمپانی هند شرقی. کمپانی هند شرقی انگلیس از موقع تأسیس خود در سنهٔ ۱۶۰۰ تا مدت چندین سال فقط جنبهٔ تجارتی داشت و بمسائل دیگر کمتر میپرداخت لیکن از نیمهٔ اخیر قرن هفدهم سیاست آن تغییر کرد و امنای آن در اثر تجارب عدیده و پیش آمدهای متوالی مجبور شدند بتدریج جنبهٔ تجارتی کمپانی را کنار گذاشته و با اقدامات و عملیات خود رنگ سیاسی بدهند.

مابین سنوات ۱۶۵۴ و ۱۶۵۷ شرکتی بنام «سیاحان تاجر» در انگلیس تأسیس شده بنای رقابت را با کمپانی گذاشت و مدعی شد که میتواند با سرمایهٔ خصوصی مستقلاً در مشرق تجارت نماید لیکن شورای دولتی رأی داد که اقدامات تجارتی اشخاص بطور افراد باید موقوف شود و در نتیجهٔ این رأی عدهٔ کثیری از اعضاء شرکت مذکور وارد کمپانی هند شرقی گردیدند و باین واسطه مبالغی بر اعتبار و نفوذ کمپانی افزوده شد.

در سنه ۱۶۶۵ عمال کمپانی در سورات پیشنهاد کردند که از دولت انگلیس اجازه گرفته شود تجارتخانه‌ای هم در بمبی تأسیس نمایند زیرا پرتغالیها در اثر بعضی پیش آمدها شهر مذکور را تخلیه نموده بودند. ولی رؤسای کمپانی اقدامی بالاتر از این بعمل آوردند و در سنه ۱۶۸۸ پادشاه انگلیس جزیره بمبی را رسماً در مقابل اجاره سالیانه مختصری به کمپانی واگذار نمود و بعمل کمپانی نیز اجازه داد که عده‌ای قشون برای اجرای مقاصد خود نگاهداشته و زمام اداره امور بمبی را در دست خویش بگیرند. باینجهت مرکز کمپانی در هندوستان بزودی از سورات به بمبی منتقل گردید.

یکی دو سال بعد از این واقعه تغییر مهمی در خط مشی و سیاست کمپانی مشهود گشت باین معنی که رؤسای مرکزی کمپانی لندن در تعلیمات و دستورات خود به رئیس تجارتخانه بمبی دیگر مثل سابق بمسائل تجارتی اکتفا نکرده و لزوم استملاک اراضی و اتخاذ سیاست استعماری را در هندوستان گوشزد عمال خود مینمودند چنانکه سیاست جدید آنها از عبارات ذیل بخوبی استنباط میشود:

« منظور از مساعی ما و از تجارت ما از دیاد عواید است. اگر عایدات و منافع ما زیاد باشد فرضاً که بیست بار هم به تجارت ما لطمه و آسیب وارد آید باز خواهیم توانست قوای خود را حفظ نمائیم و تسلط و استیلای ملی خود را در هندوستان ثابت و مستقر نگاهداریم. بدون آن ما فقط بمنزله یکدسته مردمان آواره و بی سامان خواهیم بود که تنها در نقاطی که دیگران آن را قابل انتفاع و استفاده نمی‌دانند حق خواهیم داشت تجارت و داد و ستد کنیم ».

از سنه ۱۶۶۴ تا اواخر قرن هفدهم مهاراجه‌های هندوستان دائماً اسباب مزاحمت کمپانی را فراهم می‌آوردند و اغلب بین عمال کمپانی و امرای مغول نزاع و زد و خورد برپا بود. این اوضاع بالطبع تأثیرات سوئی نیز در امور

تجارتی ایران بخشیده و کمپانی را در آن جا مواجه با اشکالات عدیده می ساخت. در خود انگلستان نیز امتیاز انحصاری تجارت مشرق که به کمپانی داده شده بود تولید حسادت ها و رقابتهای شدید برای کمپانی نمود و در سنه ۱۶۹۸ شرکت خصوصی عبارت از یکعده تجار بنام « شرکت عمومی تجارت هند شرقی » تأسیس شده و از پارلمان انگلیس قانونی گذرانند که امتیاز انحصاری کمپانی از ۲۹ سپتامبر سال ۱۷۰۱ بکلی ملغی باشد. کمی بعد نیز شرکت خصوصی دیگری به نام « کمپانی انگلیسی تجارت مشرق » تأسیس شده و با کمپانی لندن شروع به رقابت نمود. از این بعد رقابتهای شدید و خطرناک مابین کمپانی های مذکور برپا شد و نزدیک بود نفوذ و تسلط انگلیسها در مشرق بکلی از میان برود چنانکه در نتیجه همین رقابت ها تجارت انگلیس لطمه شدید دید و تأثیرات سوئی نیز در خلیج فارس بخشید. اما بزودی در انگلستان احساس شد که ادامه این رویه منجر به ورشکستگی مالی و شکست سیاسی همگی خواهد گردید و به این جهت پس از مذاکرات طولانی بالاخره در سال ۱۷۰۸ شرکت های قدیم و جدید همه با یکدیگر متحد شده و تشکیل يك کمپانی بزرگ به اسم « کمپانی متحده تجار انگلیس برای تجارت هند شرقی » دادند. این پیش آمد اوضاع هندوستان را یکباره دگرگون ساخت و اثرات آن در خلیج فارس نیز منعکس گردید و کمپانی انگلیسی جنبه يك مؤسسه عمومی و ملی به خود گرفت. پادشاه انگلستان امنای کمپانی را رسماً به سفارت دربار امپراطور مغول مأمور نمود و رؤسای تجارتخانه های کمپانی را در هندوستان به سمت قونسولهای رسمی و دولتی معین کرد.

قرن هیجدهم . توسعه نفوذ انگلیس

قبل از شروع بذکر حوادث خلیج فارس در قرن هیجدهم لازم است وقایع مهمی را که در این دوره در ممالک مجاور آن یعنی ایران و عمان و عراق عثمانی اتفاق افتاده است بطور خلاصه نقل کنیم . در قرن هیجدهم مملکت ایران دائماً در حال تغییر و انقلاب بود و چون شرح حوادث و انقلابات این دوره را نویسندگان متعدد به تفصیل ضبط کرده اند^۱ لہذا ما از تشریح جزئیات آن صرف نظر کرده و فقط به ذکر حوادث مهمه آن قرن می پردازیم .

در اوایل قرن هیجدهم شاه سلطان حسین بر تخت پادشاهی ایران نشسته بود و بیست سال اول سلطنت او به قول ملکم « در سبات عمیقی فرو رفته بود که طبعاً بایستی منجر به ظهور طوفانی سهمگین گردد » . این طوفان با حمله افغانه در ایران در سنه ۱۷۲۰ ظاهر گشت . افغانها ابتدا در کرمان از ایرانیان شکست خوردند لیکن بالاخره فتح نصیب ایشان شد و شاه سلطان حسین از سلطنت استعفا داده و سلسله صفویه منقرض گردید . بعد از آن افغانه اصفهان و شیراز را بتصرف

۱- مخصوصاً «ملکم» و «سایکس» .

خویش در آورده و در ایران بسلطنت پرداختند .

مملکت ایران تا سنه ۱۷۳۰ در تحت تسلط افغانه باقی بود و در خلال این دوره هرج و مرج و انقلاب روسها بنا بنقشه پطر کبیر شروع به دست اندازی و تهاجم بخاک ایران کردند^۱. از طرف دیگر عثمانی ها بنای تجاوز را به سرحدات ایران گذاشتند و چند قطعه از ایالات شمال غربی آن مملکت را متصرف شدند . پس از آن قراردادی بین روسیه و عثمانی منعقد گردید که عده ای از بهترین ایالات ایران را مابین خویش تقسیم نمایند لیکن این تجزیه هیچوقت عملاً به موقع اجرا گذاشته نشد و در سنه ۱۷۲۶ اشرف افغان عثمانی ها را شکست داد و معاهده ای با آنها منعقد ساخت .

در سال ۱۷۲۶ نادر شاه ظهور کرد و ابتدا داخل خدمت شاه طهماسب^۲ شده افغانها را پس از شکستهای متوالی از ایران خارج نمود و شاه طهماسب به تخت

۱- پطر کبیر مصمم بود که از انقلابات داخلی ایران استفاده کرده و بوسیله تصاحب سواحل غربی بحر خزر دائره تجارت مملکت خود را توسعه دهد . بهمین قصد خود او در رأس سی و سه هزار قشون از رودخانه ولگا گذشته و پس از عبور از بحر خزر در ساحل داغستان پیاده گردید . نقشه ای که پطر کبیر از برای تصاحب ایران کشیده بود از مفاد وصیت نامه معروف او بخوبی معلوم می شود . در ماده نهم وصیت نامه مذکور (که بعد از دوست سال زمامداران بلشویکی هم به اجرای دستورات آن معتقدند) می نویسد : « هر قدر ممکن باید به استامبول و هندوستان نزدیک شد زیرا کسی که بر این دو نقطه تسلط و استیلا یابد می تواند سلطنت تمام دنیا را در دست بگیرد . باید دائماً در عثمانی و ایران جنگ و نزاع برپا داشت . باید در بحر اسود کارخانه های کشتی سازی و لنگرگاههای کافی ساخت و در حوالی این دریا و دریای بالتیک اراضی کوچکی را منصرف شد زیرا تسلط بر این هر دو دریا برای پیشرفت مقاصد ما لازم است . باید در موقع ضعف و انحطاط ایران تا خلیج فارس پیش رفت و روابط تجارتی سابق را با دریای مدیترانه مجدداً برقرار نمود و تاهندوستان که بمنزله مخزن و ذخیره خانه دنیاست جلو رفت . وقتی ما به این مملکت برسیم دیگر احتیاجی به طلای انگلیس نخواهیم داشت . »

در ماده سیزدهم می گوید « پس از متلاشی ساختن سوئد و تصرف ایران و تسخیر لهستان... باید محرمانه و جداگانه اول به دربار ورسای و بعد به وینه پیشنهاد کنیم که در سلطنت برعالم با ما شرکت نمایند و هر کدام این پیشنهاد را پذیرفتند او را به اشتراك با خود قبول کنیم . » (تاریخ سایکس جلد دوم) .

۲- شاه طهماسب پسر شاه سلطان حسین بود که در موقع حمله افغانه به فرح آباد مازندران رفته بود .

سلطنت نشست لیکن نادر بزودی او را از سلطنت خلع نمود و خود در سنه ۱۷۳۶ به جای وی بتخت نشست و تا سنه ۱۷۴۷ که به قتل رسید به این مقام باقی بود. بعد از نادر عادل شاه بسلطنت رسید ولی در سنه ۱۷۴۷ برادر او موسوم به ابراهیم خان او را از پادشاهی خلع کرد. سپس شاهرخ مدت قلیلی سلطنت کرد و بعد کریم خان زند که رئیس یکی از طوایف مغرب ایران بود دارای نفوذ و اقتدار گردید. کریم خان خود را به نام وکیل خواند و بتدریج بر قسمت اعظم مملکت ایران تسلط یافته و شیراز را پایتخت خود قرار داد. در زمان سلطنت او اوضاع ایران قرین آرامش و سکونت بود.

در سنه ۱۷۷۵ کریم خان قشونی بسر کردگی برادر خود صادق خان بیصره فرستاد و آن جا را از عثمانی ها گرفت و تا موقع وفات او در سنه ۱۷۷۹ شهر مذکور بتصرف وی باقی بود. پس از وفات کریم خان سلسله او تقریباً منقرض شد و تا مدت چند سال آرامش و استقرار ایران نیز از میان رفت زیرا از آن تاریخ تا اواخر قرن هیجدهم مملکت دستخوش انقلابات و هرج و مرجهای داخلی بود. لطفعلی خان آخرین پادشاه سلسله زندیه بود و بعد از فوت او در سنه ۱۷۸۹ آقامحمد خان نفوذ و قدرت یافته و سلسله قاجاریه را تأسیس کرد. آقامحمد خان در سنه ۱۷۹۶ تاجگذاری نمود و سال بعد بدست غلامان خود مقتول شده و فتحعلی شاه جانشین وی گردید.

در زمان سلطنت شاه سلطان حسین پادشاه عمان موسوم به سلطان ابن سیف از ضعف دولت ایران استفاده کرده بحرین را متصرف شد و در سنه ۱۷۲۰ اعراب مسقط نیز عده ای از جزایر ساحلی ایران را با جزیره قشم مسخر کردند. اما در دوره سلطنت نادر شاه ورق برگشت و قشون ایران عمان را متصرف گردید و بحرین نیز تا سنه ۱۷۸۳ در دست ایرانیان باقی ماند و در سنه مذکور اعراب عتبی آن را

از ایرانی‌ها متنزع ساختند. مقارن این اوقات وهابی‌ها قدرت و استیلائی پیدا کردند و بی‌غداد و کویت و حسا حمله نمودند و بطوری که در فصل بعد خواهیم دید اقتدار و نفوذ ایشان پیوسته توسعه می‌یافت تا در سنه ۱۸۰۰ قطیف و حسا را مسخر خود ساختند.

در سال ۱۷۹۳ عمان گرفتار اغتشاشات داخلی گردید و بالاخره سلطنت عمان با حکومت نشیز خود مسقط ایالت جداگانه و مستقلی را تشکیل داده و از آن تاریخ مداخلات مهمی در سیاست خلیج فارس نمود. سید سلطان پادشاه عمان که بعدها راجع به او گفتگو خواهیم کرد بندرعباس را متصرف شده و گوادر و چاه بهار واقع در ساحل مکران را ضمیمه متصرفات خود ساخت. در سنه ۱۷۹۷ فرانسویها در مسقط نفوذ و تسلطی پیدا کردند.

پس از این مطالعات اجمالی اینک به ذکر وقایع خود خلیج می‌پردازیم. در انتهای فصل قبل گفتیم که نفوذ و اقتدار هلندیها در خلیج فارس کم‌کم رو بزوال می‌رفت. در سنه ۱۶۹۹ شاه سلطان حسین تمایل خود را به انگلیسها ظاهر ساخته و شخصاً به اتفاق کلیه زنهای حرم به تجارتخانه کمپانی در اصفهان رفت. مأمورین کمپانی پذیرائی شاهانه و مجللی از وی به عمل آوردند و متجاوز از دوازده هزار لیره خرج پذیرائی او کردند لیکن در عوض تنها پنج مفیدی نیز از این مخارج گرفتند یعنی علاوه بر آن که شاه اظهار رضایت و قدردانی از تجارتخانه کرد و یکدست لباس و یک اسب و یک شمشیر قیمتی بر رئیس تجارتخانه خلعت داد حق السهم یکساله عوارض گمرکی بندرعباس را نیز که بتعویق افتاده بود پرداخت نمود و امتیازات مهمه دیگری هم بعمال کمپانی عطا کرد.^۱ هلندیها تقاضا کردند که شاه

۱- «همیلتون» می‌گوید «عامل کمپانی این تفقد شاهانه را افتخار بزرگی برای کمپانی میدانست که هلندیها از کسب آن محروم بودند. مشارالیه نقل می‌کند که خود من و تمام اعضاء و اجزاء تجارتخانه از منازل خویش بیرون رفته و درهای اطاقها و انبارها را باز گذاشتیم تا اعلیحضرت»

به تجارتخانه ایشان هم برود لیکن تقاضای آنها پذیرفته نشد و بعد از آن متوالیاً حیثیت و اعتبار آنها از دست رفت چنانکه وقتی اجازه خواستند که برای حفظ منافع خود در بندرعباس قلعه‌ای بنا نمایند دولت از اعطای آن امتناع ورزید.

در سنه ۱۷۰۵ دزدان دریائی در خلیج مزاحمت زیاد فراهم آوردند و چون انگلیسها از عهده جلوگیری آنها بر نیامدند به این جهت از نفوذ و اعتبارات آنها در ایران موقتاً قدری کاسته شد. ضمناً پرتغالی‌ها برای آن که جلب توجه شاه را کرده و او را متوجه خود سازند حاضر شدند در دفع دزدان اقداماتی بعمل آورند و خطر ایشان را از میان بردارند. در سنه ۱۷۰۴ اداره مرکزی کمپانی هند شرقی اعلام نمود که خیال دارد همینکه جنگ با فرانسه خاتمه یافت چند فروند کشتی جنگی به خلیج اعزام داشته و «کانون فساد دزدان عرب را از آن جابر اندازد» لیکن جنگ فرانسه همچنان ادامه یافت و هیچگونه اقدامی در این زمینه بعمل نیامد و رقابتهای کمپانی‌های مختلف نیز اوضاع انگلیسها را در خلیج سخت‌تر و مشکل‌تر می‌ساخت تا در سنه ۱۷۰۸ که شرکت‌های مختلف انگلیسی با یکدیگر متحد و توأم گردید و بالنتیجه اعتبار و نفوذ انگلیسها مجدداً زیاد شد.

در حوالی سنه ۱۷۱۸ اعراب مسقط بی‌حرین حمله بردند و آن‌جا را متصرف شدند لیکن اهالی جزیره تماماً از آن‌جا بیرون رفتند و بدین ترتیب بحرین از تصرف عثمانی‌ها خارج گردید. یکی دو سال بعد عثمانی‌ها از اغتشاشات ایران و حمله افغانه استفاده کرده و بعضی جزایر ساحلی ایران را بضمیمه جزیره قشم متصرف شدند. يك دسته قشون ایرانی بسرکردگی لطفعلی خان برای اخراج آنها

→ و محارمی که همراه وی بودند در آنجا گردش کنند و هر چه می‌خواهند از اجناس تجارتخانه برای خود بردارند، در اطاق سفره‌خانه نیز میز بسیار بزرگی گذاشته بودیم که روی آن انواع شیرینی و میوه‌های لذیذ و عالی چیده شده بود. اما من تصور می‌کنم که کمپانی چندان بکسب این افتخار راغب نبود زیرا مخارج زیادی برای آن تولید کرد.

به حوالی بندرعباس آمد لیکن مجبو شد به سمت شمال رفته و با افغانها بجنگد و به این جهت عثمانی‌ها به جای خود باقی مانده و جزایر ایران را در تصرف خویش نگاهداشتند.

در سال ۱۷۲۱ انگلیسها در بندرعباس دچار زحمت و اشکال شدند به این معنی که بلوچها به ایالت کرمان حمله برده شهر لار را متصرف شده بودند و چهار هزار نفر از سواران خویش را به سمت بندرعباس فرستادند که آنجا را تسخیر کنند. «همیلتون» با بیان ساده خود شرح می‌دهد که چطور یک‌کعبه پنجاه نفری از ملاحان جهازات کمپانی شجاعانه از تجارتخانه انگلیسها مدافعه نمودند و می‌گوید:

«ما ده روز قبل از نقشه و تصمیم آنها مستحضر شده بودیم و به این جهت با هلندیها به تحکیم و تقویت حصار تجارتخانه‌های خود پرداختیم و چند لوله توپ در اطراف عمارت قرار دادیم که خیابانهای مشرف به تجارتخانه‌ها را حراست کنیم. حاکم ایرانی بندر نیز هر شب چند گلوله توپ خالی می‌کرد که دشمن بداند او مرد دلیر و شجاعی است. بالاخره مهاجمین در تاریخ پانزدهم دسامبر در حوالی شهر ظاهر شدند و بقدری با سرعت حرکت می‌کردند که حاکم از ترس سوار اسب شده به یکی از قلاع نزدیک دریا گریخت و چند لوله از توپهای او به دست دشمن افتاد.

بلوچها ابتدا بمحله غربی شهر که تجارتخانه‌ها در آنجا واقع است حمله آوردند و قسمتی از دیوار را خراب کردند. در این موقع هرچه در سر راه خود می‌یافتند خراب و منهدم می‌کردند و عده زیادی از اطفال و پیرمردان را به قتل رسانیدند و بعد از کوچه باریکی به طرف تجارتخانه ما حمله آوردند لیکن ما مقدم آنها را با گلوله توپ و تفنگ خوش آمد گفتیم و وادارشان کردیم که بهمان عجله که آمده بودند مراجعت نمایند. دو روز بعد مهاجمین به تجارتخانه

هلندیها حمله کردند اما قوا و استعداد هلندیها سه برابر قوای ما بود و آنها هم مثل ما ورود مهاجمین را با توپ و تفنگ تبریک گفتند: فقط یکی از انبارهای ایشان که اندکی دور از تجارتخانه آنها بود و معادل ۲۰۰۰۰ لیره امتعه واجناس در آن بود بدست بلوچها افتاد و تمام آنرا غارت کردند. از عده هلندیها دوازده نفر بقتل رسید و هشت یا ده نفر هم مجروح شدند. . . . بلوچها مدت یکماه در اطراف شهر به چپاول و غارت اشتغال داشتند و بعد از آن جا رفتند.

در زمان تسلط افغانها بر ایران (۹ - ۱۷۲۲) اوضاع حوالی بندرعباس مجدداً دچار اختلال و اغتشاش گردید. شیخ رأس الخیمه «باسیدو» واقع در جزیره قشم را متصرف شد و باعث سکنه تجارت بندرعباس گردید تا بالاخره در سنه ۱۷۲۷ چند فروند از جهازات انگلیسی به جنگ وی رفته و او را مغلوب ساختند. در سال ۱۷۲۸ افغانها مجدداً در فارس بتاخت و تاز پرداخته شیراز را متصرف شدند و رئیس ایشان موسوم به زبردست خان یکعده از قشون خود را به بندرعباس فرستاد. ایرانیها چون خبر آمدن آنها را شنیدند از ترس گریختند لیکن اروپائیها چنان با شجاعت و استقامت در مقابل ایشان ایستادند که رئیس افغانه از حمله بآنها ترسید و فقط بگرفتن قدری آذوقه اکتفا کرد و با دادن تلفات بسیار در راه مراجعت نمود. مقارن همین وقت هلندیها موقتاً هرمز را بتصرف خود درآوردند لیکن انگلیسها آنها را مجبور به تخلیه آن جا ساختند.

پس از این وقایع تا مدت چند سال حوادث مهم دیگری در خلیج فارس اتفاق نیفتاد. نادر شاه افغانه را از ایران اخراج نمود و در سنه ۱۷۳۶ ترکها را نیز شکست داد و تمامی مملکت ایران را بضمیمه خطوط ساحلی از مکران تا بصره بتصرف خود درآورد. ابتدا نادر شاه نظر مساعدی بانگلیسها نداشت زیرا عمال کمپانی جهازات خود را باختیار او نگذاشته بودند که در جنگهای خود از آنها

استفاده نماید وبعلاوه انگلیسها نزد او متهم شده بودند که درموقع محاصره بصره با عثمانیها مساعدت کرده و به جنگ با ایرانیان قیام نموده بودند^۱ لیکن پس از جلوس به تخت سلطنت طرز رفتار او نسبت با انگلیسها تغییر کرد و با آنکه در طول سلطنت خود امتیازات تازه ای بآنها نداد معذلك همواره با ایشان بطریق دوستی سلوك می نمود. بعدها نادر امتیازات اولیه انگلیسها را تجدید نمود و پرداخت سالی هزار تومان از بابت عواید گمرک بندرعباس را در حق ایشان تصویب کرد و وعده داد که مأمورین او همه جا با تجار انگلیسی بعدالت و احترام رفتار نمایند.

نادر شاه در نظر داشت که برای ایران هم در بحر خزر و هم در خلیج فارس قوه بحریه کاملی ایجاد نماید و همانطور که ترکها در آن زمان بر بحر اسود تسلط داشتند ایران نیز این دو دریا را در تحت نفوذ خود در آورد. «لرد کرزن» بایانی شیوا مساعی و اقدامات نادر شاه را در اینخصوص تشریح می نماید و ما خوانندگان خود را بقرائت کتاب او توصیه می کنیم^۲. مرکز قوای بحری در بوشهر بود^۳ لیکن

۱- نادرشاه به بهانه مساعدت با سیف ابن سلطان ثانی امام عمان و خاموش کردن شورش اتباع او قشونی مرکب از پنجهزار پیاده و ۱۵۰۰ سوار به عمان فرستاد و مقصود حقیقی او این بود که آنجا را نیز ضمیمه متصرفات خود سازد. هلندیها به اصرار و فشار ایرانیها يك کشتی به همراهی قشون مزبور روانه ساختند لیکن انگلیسها بهیچوجه مداخله ای در این کار نکردند. ایرانیها در عرض سنوات ۱۷۳۷ و ۳۸ در عمان بتاخت و تاز پرداخته مسقط را گرفتند و سحار را محاصره کردند و مملکت مزبور مدتی در تصرف ایشان بود تا در سال ۱۷۴۴ عثمانیها آنها را از آنجا بیرون کردند.

۲- «ایران و مسئله ایران» تألیف کرزن قسمت چهارم صفحه ۳۹۰.

۳- «نیبور» که در سنه ۱۷۶۱ در بوشهر بوده است می نویسد کشتی هایی که دوازده پا آبگیر آنهاست درموقع مد آب تا نزدیک خانه های شهر می روند. به همین جهت بود که نادرشاه کشتی های بزرگ خود را در اینجا ساخت و قوای بحری خلیج را در بندرگاه آن تمرکز داد و این شهر را از حال فراموشی و گمنامی بیرون آورده و تا اندازه ای آنرا آباد و معمور نمود. قسمتی از بقایای بحریه مذکور هنوز دیده می شود.

«سرها رفوردد جونز بریدج» می نویسد «وقتی من در سنه ۱۷۸۴ به بوشهر وارد شدم بقایای سه فروند از کشتی های نادری در نزدیکی شهر باقی بود و آنکه نسبتاً از سایرین سالم تر مانده بود تقریباً پانصد تن ظرفیت داشت».

نقشه‌ای که نادر شاه برای آوردن تخته و الوار از سواحل بحر خزر و ساختن کشتی‌های متعدد کشیده بود عملی نشد.

در سنه ۱۷۴۷ نادر شاه بقتل رسید و اوضاع ایران دچار هرج و مرج گردید و این حال همچنان باقی بود تا کریمخان زند ظهور کرد و بر قسمت اعظم ایران تسلط یافت و پایتخت را از خراسان بشیراز انتقال داد. در سال ۱۷۵۰ تجارتخانه انگلیسی در اصفهان بسته شد و بعد از آن دیگر هیچوقت مفتوح نگردید. نمایندگی کمپانی در بندرعباس نیز بواسطه اغتشاش و ناامنی دائمی آنجا مجبور شد بنقطه دیگری نقل مکان نماید.

«سورجون آیو» که در سنه ۱۷۵۸ به بندرعباس رفته است می‌نویسد «این شهر فعلاً حائز هیچگونه اهمیتی نیست جز آنکه انگلیسها و هلندیها در آنجا تجارتخانه دارند و عمارات این دو تجارتخانه تنها ابنیه مهمی است که امروزه در آنجا دیده می‌شود والا خود شهر تماماً مخروبه است و فقط سابقاً معمور و آباد بوده است. جنگها و منازعات دائمی که در این مملکت بریاست و اغتشاشات و هرج و مرجها منافع تجارتی انگلیسها را بکلی از میان برده است. منظره کنونی شهر با منظره آن درموقعی که شاردن آنرا دیده است چقدر فرق و اختلاف دارد!» از آن ببعد در نتیجه جنگهای هفت ساله که از سنه ۱۷۵۶ در اروپا شروع شده و تأثیرات آن بمشرق زمین نیز سرایت کرده بود اوضاع انگلیسها در خلیج فارس بیش از پیش مغشوش و متزلزل گردید. در پانزدهم اکتبر ۱۷۵۹ چهار فروند از جهازات فرانسوی به بندرعباس آمده تجارتخانه انگلیسها را گلوله ریز کردند و پس از زد و خورد شدید با مستحفظین تجارتخانه که عده آنها فقط شانزده نفر بود عمارت را آتش زده خراب نمودند و مستحفظین آنرا بعنوان اسرای جنگی محبوس ساختند. سپس اموال تجارتخانه را تاراج کردند و در ۱۳۰ اکتبر از

بندرعباس خارج شدند در صورتی که بواسطه این حرکت ناشایست لکه بدنامی بدامن خود گذاشته بودند .

در این وقت دیگر لازم شده بود که انگلیسها مرکز تجارتی خود را در خلیج قطعاً از بندرعباس به نقطه دیگری انتقال دهند . عمال کمپانی پس از مطالعات بسیار ابتدا تصمیم گرفتند که هر مزر را اقامتگاه جدید خود قرار دهند لیکن نماینده کمپانی موسوم به «دو کلاس» بعد از تفتیش بنادر مختلف ایران در سنه ۱۷۶۲ بوشهر را برای این مقصود پیشنهاد نمود و به اداره مرکزی کمپانی راپرت داد که «عده زیادی از تجار داخلی در بوشهر اقامت دارند و از طرف دولت به آنها اجازه کامل داده شده است که بمیل خود بخريد و فروش و صدور اجناس اقدام نمایند . . . حاکم فعلی بوشهر دارای اخلاق و سیرتی پسندیده است و خیلی اشتیاق دارد که ما در بوشهر اقامت نمائیم . کسانی که در این شهر مقیمند لازم نیست برای پیشرفت کار خود متوسل به اشخاصی متنفذ بشوند و بکسی دیگر غیر از خود شیخ توسل جویند . بوشهر چون از سه طرف با آب دریا احاطه شده و طرفی هم که به سمت خشکی است حصار و باروی محکمی با چند لوله توپ بزرگ دارد لهذا مخارج اقامت در آن جا خیلی زیاد نخواهد بود» . به این جهت در تاریخ مارس ۱۷۶۳ عمال کمپانی تجارتخانه بندرعباس را تخلیه نمودند و امتعه و اجناس موجوده را بوسیله کشتی ببصره فرستاده و خزانه و نقدینه را نیز به بمبی ارسال داشتند ولی حاکم ایرانی در بصره بخیال آنکه انگلیسها نقشه سوئی کشیده اند جداً در مقام مخالفت با آنها برآمد و عمال کمپانی بزحمت توانستند او را متقاعد سازند . هلندیها هم در سنه ۱۷۵۹ تجارتخانه خود را از بندرعباس ببصره انتقال داده بودند و ما راجع به اقدامات ایشان در همین فصل بحث خواهیم کرد .

بنابر این بصره موقتاً مرکز عملیات تجارتی انگلیسها در خلیج گشت و باب

عالی عثمانی در سنه ۱۷۶۴ آنجا را رسماً بعنوان قونسولگری مشمول مقررات کاپیتولاسیون شناخت. انتقال نمایندگی انگلیس از خاک ایران بعثمانی بعدها حائز اهمیت سیاسی مهمی گردید.

در سال ۱۷۶۳ انگلیسها قراردادی باشیخ بوشهر بستند که تجارتخانه‌ای در آنجا تأسیس نمایند و تجارت بندر را منحصرأ در دست خود بگیرند. پادشاه ایران کریمخان زند نیز به موجب فرمان مخصوص قرارداد مذکور را تصویب نمود و این پیش آمد در تاریخ خلیج فارس دارای تأثیر و اهمیت زیاد شد. کریمخان چون کمال دوستی را با ملت انگلیس داشت به موجب آن فرمان به انگلیسها اجازه داد که آزادانه در ایران بتجارت پردازند و صادرات و واردات اجناس پشمی را بخود انحصار دهند و مقرر گردانید که هر کس دیگر بخواهد این گونه اجناس را وارد نماید انگلیسها حق داشته باشند آن اجناس را توقیف نمایند. بعلاوه در فرمان قید شد که مادامی که تجارتخانه انگلیسها در بوشهر دائر است هیچیک از سایر ملل اروپائی اجازه نداشته باشند در آنجا سکونت اختیار کنند. صدور این فرمان و اعطای اینهمه امتیازات به انگلیسها در اثر آن بود که نفوذ و اقتدار آنها در تجارت هندوستان توسعه کامل یافته و مأمورین کمپانی بر رقبای دیرینه خود یعنی هلندیها و پرتغالیها تفوق پیدا کرده بودند.

از طرف دولت باغ و عمارتی برای محل تجارتخانه و قطعه زمینی نیز به جهت قبرستان در بوشهر به انگلیسها داده شد. مأمورین انگلیسی از قوانین و مقررات محلی مستثنی گردیدند و به آنها اجازه داده شد که بیرق خود را برافراشته و بیست و یک لوله توپ نیز برای سلام دادن در مواقع لازمه داشته باشند. باید تصدیق کرد که این امتیازات در زمان پادشاهی ضعیف و در دوره اغتشاشات و هرج و

۱- عمارت کنونی قونسولگری انگلیس در بوشهر در همان محل سابق تجارتخانه قدیم واقع است.

مرجهای داخلی داده شده بوده است لیکن در عین حال فرمانی که برادرزاده کریمخان در سنه ۱۷۸۸ صادر کرده و در آن نوشته است «تجار انگلیسی باید در مهد آسایش و امنیت زیست کنند» نشان می‌دهد که در اواخر قرن هیجدهم انگلیسها در خلیج دارای موقع و مقام مهمی بوده‌اند که هیچ‌یک از رقبای آنها حتی هلندیها نیز چنان مقامی را نداشته‌اند.

حال لازم است ببینیم هلندیها در خلال این اوقات در چه حال بوده و چه اقداماتی کرده‌اند.

هلندیها در جزیره خارک - هلندیها مدتی قبل از آنکه تجارتخانه خود را در سنه ۱۷۵۹ از بندرعباس انتقال دهند شعبه‌ای هم در بصره داشتند و در آنجا به‌وارد کردن اجناس پشمی از راه حلب مشغول بودند. در سنه ۱۷۴۷ مجدداً تجارتخانه خود را در بوشهر که سابقاً آنرا بسته بودند مفتوح ساختند و بالاخره در سنه ۱۷۵۲ دوباره آنرا تعطیل کردند. هلندیها قبل از آنکه بندرعباس را بواسطه اغتشاش و ناامنی آنجا ترك گویند مرکز تجارتی خود را در بصره قرار داده بودند. در سنه ۱۷۵۳ «بارون نیفوزن» رئیس تجارتخانه هلند در بصره جزیره بایر و غیر مسکون «خارگ» را که در سی میلی شمال غربی بوشهر واقع است تصرف نمود و در نتیجه اقدامات او جزیره مذکور موقتاً اعتبار و اهمیتی پیدا کرد. چون هلندیهای مقیم بصره از طرز رفتار و سیاست «نیفوزن» برؤسای خود در «باتاویا» شکایت کرده بودند حکم اخراج او از شهر بصره صادر گردید. باین جهت نیفوزن مسافرتی به جزیره خارگ کرد و چون آنجا را برای مقاصد تجارتی مناسب دید میر نصیر رئیس بندر ریک را وادار نمود که جزیره را بکمپانی هلندی واگذار کند و پس از گرفتن کاغذ انتقال نامه در سنه ۱۷۵۲ به باتاویا رفت و برائت ذمه خود را از اتهاماتی که به‌وی بسته بودند حاصل کرد و رؤسای هلندی را وادار

نمود که بدون فوت وقت اقدام بتصرف جزیره خارگ نمایند.

« آیوز » می گوید « نیفوزن با دو کشتی و پنجاه نفر قشون از باتاویا حرکت کرد و جزیره خارگ را که در آن وقت ساکنین آن منحصر بدویست نفر صیاد فقیر بودند متصرف شد^۱. چون در موقع مسافرت مقدار کمی آذوقه و لوازم همراه آورده بود و حکومت باتاویا نیز در ارسال لوازمی که وعده داده بود مسامحه می نمود نیفوزن ابتدا دچار شداید و مشقات بسیار گردید لیکن بالاخره عده ای کارگر از ایران و عربستان خواسته و بکمک ایشان قلعه کوچک محکمی که بتواند خود را از حملات دشمن مدافعه نماید بنا کرد ».

کمی بعد از استقرار هلندیها در خارگ مناقشه ای بین نیفوزن و میر مهنارئیس بندر ریك^۲ تولید گردید و موضوع آن این بود که آیا هلندیها باید از بابت توقف خود در جزیره مال الاجاره بپردازند یا نه و این مشاجره تا مدت چندین سال برپا بود. عاقبت نیفوزن به باتاویا مراجعت کرد و شخص دیگری موسوم به « وان در هولت »

۱- « یارسونز » (۱۸۰۸) می نویسد جزیره خارگ تا قبل از ورود هلندیها با آنجا غیر مسکون بوده است ولی این مسئله خیلی بعید به نظر می رسد و تصور نمی رود قول نویسنده مذکور مقرون بصحت باشد.
 ۲- میر مهنارئیس بندر ریك و نواحی ساحلی شمال بوشهر بوده است. طوایف عرب ساکن سواحل ایران با کریمخان وکیل متحد بودند و به او کمک می کردند لیکن از میان رؤسای کوچکی که با او ضدیت می نمودند از همه جسورتر و مزاحمتر همین میر مهنارئیس بود. این شخص شجاعت و رشادتی فوق العاده داشت و در عین حال خیلی سفاک و شریر بود و مدتها در راه بین شیراز و بوشهر به شرارت پرداخته و باعث زحمت دولت ایران گردیده بود. کریمخان قشون بزرگی برای دفع و سرکوبی او اعزام داشت و وی تا مدت چند ماه شجاعانه از خود دفاع نمود لیکن عاقبت مجبور به فرار شد و در جزیره خارگو واقع در شمال خارگ پناهنده گردید. این جزیره فقط دو میل مربع مساحت داشت و هیچگونه کشت و زراعتی در آن نمی شد. میر مهنارئیس همراهان خود را در آنجا نگاهداشته قشون شیخ بوشهر را که برای سرکوبی او آمده بود شکست داد و به وسیله دزدی در دریا و غارت کشتیهای انگلیسی و غیره غنائم بسیار به دست آورد و حتی در ریك موقع به اقامتگاه هلندیها در جزیره خارگ حمله برد و دوفروند از جهازات آنها را اسیر نمود. این پیشرفتها بر مظالم و تعدیات او افزود و باعث تسریع خرابی کار او شد. در اطراف و جوانب وی همه با او دشمن شده بودند و در سنه ۱۷۶۹ همراهان او شورش کرده او را مجبور ساختند که به بصره فرار کند. در آنجا مأمورین دولت او را گرفته کشتند و جسدش را پیش سگها انداختند. (ملکلم)

که در بصره سمت معاونت‌آورا داشت بجای وی بحکومت جزیره خارگ منصوب گشت و این شخص در نتیجه مماشاة و حسن سلوک خود روابط دوستانه‌ای با میرمهنا برقرار نمود.

از آن بیعد نفوذ و تسلط هلندیها در خلیج فارس رو بانحطاط وزوال رفت. در سنه ۱۷۵۳ بساط تجارت آنها در بصره بکلی برچیده شد و چندسال بعد از بوشهر و بندرعباس نیز بالمره خارج گردیدند. در اینوقت تنها نقطه‌ایکه در تصرف ایشان بود قلعه و جزیره خارگ بود ولی اقامت آنها در آنجا هم بطول نینجامید زیرا در سنه ۱۷۶۵ خصومت دیرینه ایشان با میرمهنا تجدید شد و مشارالیه در سال بعد قلعه آنها را محاصره نمود. «پارسونز» می‌گوید «میرمهنا قلعه را متصرف شد و کلیه اموال هلندیها را گرفته و خود آنها را بوسیله کشتی روانه باتاویا ساخت اما قبلاً مخزن باروت و گلوله و توپ‌های کشتی مزبور را هم تصرف کرده و برای مسافرین بیچاره بقدر کفایت لوازم و آذوقه نگذاشته بود. باینجهت علاوه بر این که جزیره را متصرف شد مبالغ هنگفتی هم پول واسباب و اثاثیه متعلق بکمپانی هلندی یا مستخدمین آنها تصاحب نمود».

حکومت هند شرقی هلند چون جزیره خارگ را نقطه بیمصرف و پر زحمتی می‌دانست دیگر در صدد استرداد آن بر نیامد و باسقوط آنجا نفوذ و تسلط هلند نیز یکباره از صفحه خلیج فارس برافتاد. امروزه هیچگونه آثار و بقایائی از قلعه هلندیها باقی نیست زیرا مابین سنوات ۱۹۱۴ و ۱۹۲۴ تمام اشیاء و مصالح آنها برای ساختمان به گناوه و بصره و آبادان حمل نمودند.

پس از خروج هلندیها عمال کمپانی انگلیس باقشون کریمخان متفق شده به خارگ حمله کردند که میرمهنا را از آنجا بیرون کنند و به یاغیگری و شرارت او در دریا خائمه دهند. لیکن حملات ایشان بی نتیجه ماند و مهنا بعد از شکست

دادن قوای متفقه ایران و انگلیس بر جرئت و جسارت خود افزوده و دامنه دزدی و غارتگری را در دریا توسعه داد و حتی یکی از جهازات انگلیسی را نیز اسیر نمود. « پارسونز » می گوید « مهنّا از اینموقع ببعده رسماً شروع بیاغیگری و دزدی در دریا کرد و کشتی های کوچک خود را مسلح ساخته بجهازات تمام ملل حمله می نمود و اموال آنها را غارت می کرد. رفته رفته ترس و وحشت او بر سرتاسر خلیج فارس مستولی گردید و کسانی که در آن دریا مسافرت میکردند دائماً درهراس و اندیشه او بودند. »

کریمخان چون ملاحظه کرد که مهنّا برج و باروهای جزیره را با توپهای سنگین مجهز ساخته و ممکن نیست بازور آنجا را متصرف شد تصمیم گرفت که جزیره را از اطراف محاصره کرده و اشرار را بوسیله قطع آذوقه مجبور بتسلیم سازد. باین قصد در سنه ۱۷۶۹ یکدسته قشون با توپخانه و مهمات کافی بخارگ فرستاد و آنجا را محاصره نمود. مهنّا چون مجال را تنگ و کار خود را ساخته دید شبانه قسمتی از خزائن بیشمار خود را برداشته به کویت گریخت و از آنجا ببصره رفت لیکن طولی نکشید که پاشای بغداد او را دستگیر نمود و بقتل رسانید بدین ترتیب دوره زندگانی یکی از جسورترین دزدان دریائی خلیج فارس پایان رسید و جزیره خارگ بدست ایرانیان افتاد.

بطوریکه بعدها شرح خواهیم داد انگلیسها برای فشار آوردن بدولت ایران دو مرتبه این جزیره را بتصرف خود درآوردند: یکدفعه ما بین سنوات ۱۸۳۸ - ۱۸۴۲ و دفعه دیگر در زمان جنگ ایران و انگلیس در سنه ۱۸۵۶. بعدها پیشنهاد شد که جزیره مذکور مرکز قشون انگلیس در خلیج فارس گردد و « سر جیمز اوترام » نیز با این پیشنهاد موافقت داشت. « اوترام » می گوید « بعقیده من جزیره خارگ برای اقامت نماینده انگلیس در خلیج فارس هم مناسب

است زیرا اگر نماینده مزبور در آنجا اقامت داشته باشد مثل حالا که در بوشهر است مجبور نخواهد بود اوقات خود را صرف مداخله در امور اتباع ایران بنماید. برای این مقصود لازم نیست جزیره را از ایران متنزع ساخته جزو متصرفات انگلیس قرار دهیم». پیشنهاد مذکور بجائی نرسید و ما دیگر در این کتاب ذکرى از آن جزیره نخواهیم کرد جز اشاره باین نکته که ملاحان غالب جهازاتیکه بقصد شط العرب وارد می شوند از اهالی این جزیره هستند و معمولاً از آنجا سنگ و شن برای راهسازی حمل می کنند.

در این موقع مرکز عملیات تجارتي و سیاسى از مدخل خلیج بدهانه آن منتقل شده و انگلیسها به اجازه عثمانی ها در بصره و به اجازه کریمخان در بوشهر تجارتخانه هایى تأسیس نمودند.

در سال ۱۷۶۹ انگلیسها بواسطه اختلافاتی که با کریمخان پیدا کردند تجارتخانه خود را در بوشهر بستند و بالنتیجه کلیه تجارت ایشان متوجه بصره گردید و خسارات عمده از این حیث به ایران وارد آمد. در بهار سال ۱۷۷۳ طاعون بسیار شدیدی در بصره و بغداد بروز نمود^۱ و لازم شد که نمایندگان انگلیس دوباره موقتاً ببوشهر انتقال یابد. به این جهت عمال کمپانی درهای تجارتخانه و منازل خود را مهیور ساخته آنها را به حکومت محل سپردند و خود بوسیله دو کشتی انگلیسی از بصره روانه بمبئی گردیدند. کریمخان که بواسطه خروج انگلیسها از بوشهر نسبت به آنها متغیر و خشمگین بود کشتی های خود را بسر راه ایشان فرستاده يك فروند از جهازات آنها را اسیر نمود و دو نفر از مستخدمین کمپانی را نیز تحت الحفظ به شیراز آورد و آنها را مدت یکسال در آنجا محبوس نگاهداشت. طولی

۱- بنا به قول «پارسونز» در این ناخوشی جمعیت شهر از سیصد هزار نفر به پنجاه هزار نفر تقلیل یافت.

نکشید که طاعون خاتمه یافت و انگلیسها بصره مراجعت کرده تجارتخانه خود را دوباره مفتوح ساختند.

در سنه ۱۷۷۵ مابین کریمخان و پاشای بغداد اختلافاتی حاصل شد و علت آن این بود که در بغداد و سایر نقاط دست‌نشانده عثمانی با تجار و حجاج ایرانی بدرفتاری می‌کردند. کریمخان مکرر در اینخصوص به دربار استانبول شکایت نمود ولی در آنجا یا به شکایات او توجهی نمی‌کردند و یا او را بوعده‌های بی‌اساس متقاعد می‌ساختند. عاقبت کریمخان از مسامحه عثمانی‌ها و شکایات روزافزون اتباع خود به خشم و غضب آمده و در اوایل سال ۱۷۷۵ قشون بزرگی بسرکردگی برادر خود صادقخان بصره فرستاد تا چنانکه در اعلامیه خود نوشته بود «چشم خواب آلود عثمانی‌ها را باز کند». سال بعد بصره بتصرف ایرانی‌ها در آمد و حاکم عثمانی آنجا اسیر گردیده تحت الحفظ بشیراز فرستاده شد و در آنجا همچنان محبوس بود تا کریمخان وفات یافت.

بعد از تسلیم بصره عمال کمپانی هند شرقی که در حین محاصره شهر موقتاً از تجارتخانه خود خارج شده بودند مجدداً مراجعت کرده و اموال تجارتخانه را بدون کسر و نقصان یافتند ولی اشغال شهر بتوسط قشون ایران باعث اختلال امر تجارت شده بود و عمال کمپانی ناگزیر مرکز عملیات خود را دوباره از بصره بیوشهر انتقال دادند زیرا در آنجا از طرف اولیای امور بیشتر در حق ایشان مساعدت بعمل می‌آمد. بصره تا سنه ۱۷۷۹ که کریمخان وفات یافت در تصرف ایرانی‌ها باقی بود و پس از فوت کریمخان چون صادقخان داعیه سلطنت داشت فوراً آنجا را تخلیه نمود و مأمورین عثمانی نیز بدون هیچگونه زحمتی آنجا را متصرف

۱- یکی از نتایج تسخیر بصره به دست ایرانیان آن بود که عده زیادی از تجار آنجا به کویت مهاجرت کردند و همین مسئله باعث ترقی و توسعه تجارت بندر مذکور گردید.

گردیدند .

در موقع محاصره بصره یکدسته از جهازات بحریه بمبئی در نزدیکی شهر در شط العرب لنگر انداخته بود . تجار انگلیسی در حین محاصره رویه بی طرفی مطلق را اختیار نموده بودند لیکن بواسطه برخی پیش آمدها مجبور شدند که در آن زد و خورد شرکت جویند . چهارده فروند از کشتی های قبیله کعب بدون آنکه کسی از حرکت آنها مطلع شده باشد بقصد امداد رساندن به ایرانی ها بقسمت علیای شط رفته بودند و به این جهت انگلیسها چند فروند از جهازات خود را برای مقابله با آنها روانه ساختند . روز بعد عمال کمپانی تجارتخانه خود را با قسمت اعظم امتعه و اجناس آن در بصره ترك گفته جواهرات و اشیاء قیمتی خود را برداشتند و بوسیله کشتی ببوشهر آمدند . از آن تاریخ ببعد بوشهر مرکز عمده انگلیسها در خلیج فارس گردید و بصره در درجه دوم اهمیت واقع شد .

طایفه کعب : این طایفه در قدیم دارای قوت و اقتدار بودند و در ضمن حوادثی که شرح آنها داده شد وارد صحنه خلیج فارس شده و در قضایای آن اهمیتی حاصل کردند . تاریخچه و شرح احوال این طایفه را بسیاری از نویسندگان بتفصیل ضبط نموده اند لیکن برای اطلاع خوانندگان لازم است خلاصه ای از تاریخ ایشان را در این جا بنگاریم . مسکن اصلی این طایفه در نجد بوده است لیکن جماعتی از ایشان در قرن هفدهم بعربستان رفته تر کهای افشار را که سابقاً در آن جا اقامت گزیده بودند از آن جا رانده و خود جای ایشان را اشغال کردند . طولی نکشید که قوت و اقتدار آنها توسعه یافت چنانکه در اواسط قرن هیجدهم ابتدا دوراک و سپس فلاحیه را از افشارها منتزع ساختند و این پیشرفت ها را مرهون مساعی و جدیت های رئیس خود موسوم به شیخ سلمان بودند که تاسنه ۱۷۶۶ سمت ریاست و حکومت آنان را داشت . چون سرزمین طایفه بنی کعب مابین مملکت ایران و عثمانی واقع

شده بود سلمان میان زمامداران این دو مملکت نفاق و اختلاف انداخته و برای خود جنبه استقلالی درست کرد و از ادای خراج بهر دوی آنها طفره می‌رفت. در سنه ۱۷۵۷ که کریمخان هنوز نفوذ و اقتدار خود را در داخله ایران کاملاً مستقر نساخته بود بقصد سرکوبی بنی کعب بخاک ایشان قشون کشید لیکن بواسطه حوادث و مشکلاتی که در سایر نقاط مملکت رخ داد مجبور شد اقدام خود را نیمه تمام بگذارد و بدون آنکه کار مهمی از پیش ببرد مراجعت نماید. این قشون کشی بیشتر بر تمرد و جسارت شیخ سلمان افزود و بلافاصله به ایجاد قوه بحریه‌ای برای خود پرداخت و اولین کشتی او در سنه ۱۷۵۸ وارد آبهای خلیج گردید.

در سال ۱۷۶۵ کریمخان مجدداً قشونی به جنگ طایفه بنی کعب فرستاد و این دفعه عثمانی‌ها نیز وعده دادند که با او کمک و مساعدت نمایند لیکن شیخ سلمان همینکه از حمله قشون ایران مطلع گردید بوسیله جهازات خود از شطالعرب گذشته وارد خاک عثمانی شد و عثمانی‌ها هم چون مترصد این اقدام نبودند نتوانستند از او جلوگیری کنند. کریمخان شهر دوراک پایتخت ایشان را خراب نمود و از آن بی‌بعد عثمانی‌ها دچار شر و مزاحمت آنها شدند اما دولت عثمانی بزودی جداً در صدد دفع آنها برآمد و انگلیسها هم بدون رعایت جانب حزم و احتیاط از عثمانی‌ها طرفداری کرده و وارد معرکه شدند. قوای متحده انگلیس و عثمانی چندین مرتبه با شیخ سلمان جنگیدند لیکن هر دفعه مجبور به عقب نشینی گردیدند و نتوانستند نتیجه‌ای از حملات خود حاصل کنند.

کمی بعد از حمله ایرانی‌ها بجزیره خارگ که شرح آن در فوق گذشت غفلتاً تغییری در جریان قضایای سیاسی خلیج رخ داد به این معنی که طایفه بنی کعب سه‌فروند از جهازات انگلیسی را در شطالعرب اسیر نمودند و به این جهت حکومت

بمبئی بلافاصله قسمتی از قوای بحری خود را با یکفوج پیاده و توپخانه روانهٔ خلیج نمود و این اولین دفعه بود که قوهٔ بحریه‌ای به‌این بزرگی از هندوستان بخلیج فارس می‌آمد. انگلیسها و عثمانی‌ها با یکدیگر همدست شده متفقاً بطایفهٔ بنی‌کعب حمله نمودند و قصد آنها این بود که جهازات اسیر شده را از دست دشمن بگیرند لیکن شیخ سلمان کشتی‌های مذکور را آتش زد و انگلیسها را در نزدیکی خور موسی شکست بسیار سختی داد.

در این موقع کریمخان بمیانه افتاد و بعنوان آنکه بنی‌کعب از اتباع ایران هستند بعثمانی‌ها و انگلیسها فشار آورد که از خاک ایران خارج شوند. عثمانی‌ها تقاضای او را پذیرفته از ایران رفتند و زد و خورد با بنی‌کعب دوباره بدون نتیجه ماند و انگلیسها چون تازه قوای امدادی مفصلی از بمبئی خواسته بودند از این پیش‌آمد دچار خسارات هنگفت شدند. کریمخان وعده داد که اگر قوای انگلیس با او مساعدت کرده و فتنهٔ میرمهنا را بخوابانند درازای خساراتی که بنی‌کعب به آنها وارد آورده‌اند جزیرهٔ خارگ را به‌ایشان واگذار نماید. متعاقب شکستهای متوالی که نصیب انگلیسها شد بحریهٔ ایشان تا مدت دو سال راه ارتباط بنی‌کعب را با دریامسدود نمود ولی بالاخره کشتی‌های آنها دچار بی‌آذوقگی و مشقات متعدد دیگر گردیده و ناگزیر دست از محاصرهٔ بنی‌کعب کشیدند. بعد از آن طایفهٔ مذکور مانند سابق مطلق العنان مانده و مدت‌ها سنگ راه عثمانی‌ها و ایرانی‌ها و انگلیسها هر سه بودند.

حال لازم است بتشریح اوضاع عمومی خلیج از بعد از استقرار قطعی انگلیسها در بوشهر بپردازیم. پس از فوت کریمخان نفوذ و تسلط ایران در خلیج فارس از میان رفت و دیری نگذشت که آن مملکت دچار اغتشاش و هرج و مرج شده و هر روز بر ضعف و انحطاط آن میافزود. اعضاء خانوادهٔ زندیه مدت‌های متمادی

بر سر تصاحب تاج و تخت بایکدیگر نزاع و مجادله داشتند تا عاقبت آغامحمدخان - خواجهرئیس طایفه قاجار قوت و اقتداری بهم رسانید و آخرین شاهزاده زندموسوم به لطفعلی خان را مغلوب و مقتول ساخت و سلسله زندیه را در سنه ۱۷۹۴ بکلی منقرض نمود.

در خلال این دوره اغتشاش و هرج و مرج دو واقعه عمده در تاریخ خلیج اتفاق افتاد. در سنه ۱۷۸۳ اعراب عتبی از شبه جزیره عربستان آمده بحرین را از ایران گرفتند. طوایف مزبور هنوز قسمت اعظم ساکنین بحرین را تشکیل میدهند و حکومت آنجا نیز در دست ایشان است. واقعه دوم که از واقعه اول نیز بسیار مهمتر است ظهور سلطنت مسقط بود. در حوالی سنه ۱۷۹۳ مملکت عمان تجزیه شد و سید - سلطان که مردی مقتدر و منسوب بخانواده امامهای عمان بود مسقط و سایر بنادر آنحدود را بتصرف خود در آورد و بر نواحی ساحلی مسلط شده سمت ریاست آنجا را یافت. اولین اقدامی که سلطان جدید مسقط پس از تکمیل اقتدارات خود بعمل آورد این بود که گوادر واقعه در ساحل مکران را مسخر ساخته از آنجا به چاه - بهار رفت و آنرا نیز ضمیمه متصرفات خود نمود. سپس قشم و هرمز را از بنی معین منتزع ساخت و بندرعباس و مضافات آنرا با انضمام میناب در تحت تسلط خود در آورد. امادیری نگذشت که دشمن جدید و خطرناکی در صحنه عمان و مسقط ظاهر گردید و آن طوایف وهابی و متحدین آنها «جواسم» بودند که ماراجع بایشان در فصل بعد گفتگو خواهیم کرد.

مدتی قبل از تشکیل سلطنت مسقط کمپانی هند شرقی سعی نموده بود که با امامهای عمان روابط تجاری برقرار سازد و هیچگاه بمقصود خویش نائل نگردیده بود. در زمان سلطنت حامد پد رسید سلطان کمپانی مکرر اجازه خواست که در مسقط تجارتخانه ای تأسیس نماید لیکن حامد اجازه نداد و تا سنه ۱۷۸۵ کمپانی

در آنجا عامل و نماینده مخصوص نداشت. اما سید سلطان شخصی فهیم و روشنفکر بود و در زمان او کمپانی هند شرقی با مسقط روابط تجارتي و سياسي برقرار نمود. اولین معاهده بین انگلیسها و سید سلطان در سنه ۱۷۹۸ منعقد گردید و مدلول اصلی آن این بود که سلطان مسقط در عقیم گذاشتن نقشه‌های فرانسویها یا کمپانی مساعدت نماید و رقابت تجارتي هلندیها را در آن حوالی از میان ببرد و به انگلیسها اجازه بدهد که تجارتخانه خود را در بندر عباس مجدداً دایر کنند. این معاهده بمنزله فتح باب روابط سياسي نزدیکی بود که بعدها بین انگلیس و مسقط برقرار گردید.

در قرن هیجدهم اقدامات و عملیات فرانسوی ها نیز در خلیج فارس جالب توجه بود. در اوایل این قرن تجارتخانه‌ای که فرانسویها در بندر عباس تأسیس نموده بودند بسته شد و در سنه ۱۷۶۵ قنسولی از طرف ایشان در بصره معین گردید. باستثنای این يك قنسولگری مملکت فرانسه از اواخر جنگهای هفت ساله در سنه ۱۷۶۳ تا زمان انقلاب کبیر در سال ۱۷۹۳ هیچ نماینده رسمی دیگری در خلیج فارس نداشت ولی روابط دوستانه بین آن مملکت و عمان برقرار بود. در سنه ۱۷۸۵ فرانسویها از امام عمان تقاضا نمودند که اجازه بدهد تجارتخانه‌ای در مسقط دایر کنند ولی تقاضای ایشان نیز مانند تقاضای انگلیسها مورد قبول نیافت و رد شد. بعد از شروع جنگ فرانسه و انگلیس در سنه ۱۷۹۳ یکدوره اغتشاش و دسیسه بازی در ممالک مجاور خلیج فارس آغاز گردید. دولت فرانسه چندین هیئت مختلف بشرق وسطی اعزام داشت و از همه آنها مهمتر مأموریت دونفر از علمای طبیعی موسوم به «بروگیر» و «الیویر» بود که بنا بامر جمهوری اول بمشرق آمدند. نمایندگان مزبور ابتدا بعثماني و مصر رفته و در سنه ۱۷۹۵ از راه استامبول و حلب و بغداد بایران آمدند و در طهران ملاقاتهای عدیده با صدر اعظم

آغا محمد خان نمودند.

مقصود اصلی مسافرت ایشان (از لحاظ سیاسی) آن بود که در اوضاع مملکت عثمانی مطالعات بعمل آورده و میدان تازه و مساعدی برای اقدامات ملت فرانسه پیدا کنند و در همین موقع بود که علمای مذکور لزوم تصرف مصر را بدولت متبوعه خود گوشزد نمودند. خیال مسافرت بایران بعداً بفکر ایشان آمد و بطوری که از یادداشت‌های «الیویر» استنباط می‌شود غرض آنها از مسافرت مزبور آن بود که ایران و عثمانی را بایکدیگر متحد ساخته و آنها را بر علیه روسها تحریک کنند و بعلاوه نفوذ گذشته فرانسه را در ایران تجدید نمایند. لیکن هیچگونه اقدامی از طرف ایشان برای ایجاد یا تجدید مؤسسات فرانسوی در اصفهان و شیراز و سایر نقاط خلیج بعمل نیامد.

نماینده انگلیس مقیم بصره بزودی از عزیمت «بروژیر» و «الیویر» اطلاع حاصل کرد و بحکومت بمبی اطلاع داد که «این آقایان قصد دارند بعنوان علمای طبیعی و متخصصین گیاه شناس از راه بغداد و ایران به هندوستان رخنه کنند.» باین جهت بنماینده انگلیس در بوشهر دستور داده شد که باعمال کمپانی مقیم بصره مساعدت کند و خط سیر اشخاص مذکور را در نظر داشته و در صورت امکان آنها را دستگیر نمایند و با کاغذها و اسنادیکه همراه دارند ایشانرا به بمبی اعزام نمایند. ولی کار مسافرتین باینجاها نرسید و «الیویر» در سنه ۱۷۹۸ تنها بفرانسه مراجعت نمود.

مقارن همین اوقات مأمورین دیگر فرانسوی نیز بشرق وسطی آمده بودند و کلیه فرانسویان مقیم مسقط و کسائی که با ایشان رابطه داشتند مورد سوء ظن واقع گردیدند. ظاهراً مقصود عمده فرانسویها از تردد به این صفحات دقت و مطالعه در خط سیر کشتی‌های انگلیسی بوده است که مابین هندوستان و خلیج فارس ایاب

و ذهاب می کرده‌اند و این اقدامات مقدمه عملیات و اقدامات مجددانه دیگری بود که بعدها فرانسویان در خلیج فارس بعمل آوردند و ما تفصیل آنرا در فصل بعد بیان خواهیم کرد.

در سنه ۱۷۹۸ دوره « عصر ناپلئون » در مشرق شروع شد و دوره مذکور از تاریخ حمله بناپارت بمصر تا اواخر سال ۱۸۱۰ که فرانسویها از « موریتیوس » اخراج گردیدند ادامه پیدا کرد. در طول این مدت حکومت هند مواجه با مشکلات عدیده بود زیرا کشتی‌های جنگی فرانسه دائماً لطومات سخت و ناگوار به تجارت بحری انگلیس میزدند و بعلاوه نقشه فرانسویها در ایران باعث دغدغه و تشویش خاطر اولیای امور هندوستان شده بود. تنها خلیج فارس در این موقع عرصه زد و خورد و کشمکش فرانسه و انگلیس نبود بلکه فرانسویها جزیره « موریتیوس » را مرکز قوای بحری خود قرار داده و از آنجا بتمام طرق ارتباطیه دریاهای شرقی حمله می نمودند. در سنه ۱۷۹۹ فرانسویها یکی از چهارات انگلیسی را اسیر کرده بمسقط بردند و این فقط یک فقره از لطماتی بود که از طرف ایشان دائماً بکشتی رانی انگلیس وارد می‌آید تا بالاخره در سال ۱۸۱۰ حکومت هندوستان قوای بحری کاملی بریاست « ژنرال ابر کرومبی » بجنگ فرانسویها اعزام داشته جزیره « موریتیوس » را از دست آنها گرفت و به ترکتازی و ایلغار ایشان در آبهای مشرقی خاتمه داد.

دزدان دریائی

هنگامی که « دکتر فریر » در سنه ۱۶۷۷ بخلیج فارس مسافرت کرد اهالی عمان در همه جا شهرت یافته بودند که « مردمانی شریر و خائنند و روزگار خود را بتقلب و دزدی می گذرانند ». « فریر » راجع به اعراب می گوید « این طایفه در خشکی و دریا بدزدی و راهزنی مشغولند و دائماً باتفاق پرتغالی ها به چپاول و غارت می پردازند ولی هرگز به نقاطی که می دانند قوایی در آن جا وجود دارد حمله نمی کنند و فقط اماکنی را که در سواحل دریا واقع است و حفاظ و مدافعی ندارد دستخوش تهاجم و غارت خویش قرار می دهند . » تا آن جا که ما اطلاع داریم اولین دفعه که طوایف بحری عربستان علناً در خلیج فارس شروع بشرارت و یغماگری نمودند در سنه ۱۶۹۵ یعنی مقارن دوره سلطنت یاربی ها در عمان بود. از آن بیعد طوایف مزبور پیوسته بر دامنه تجاوزات خود افزودند و بعدها بقدری اسباب مزاحمت بحریه هندوستان را فراهم کردند که عاقبت در اوایل قرن نوزدهم حکومت هندناگزیر شده قشونی برای سرکوبی ایشان برأس الخیمه واقع در ساحل عمان اعزام داشت .

مسئله دزدی دریایی از ازمنه خیلی قدیم در آبهای خلیج شیوع داشته است.^۱ در سنه ۱۶۸۳ یکی از کشتی‌های کمپانی هند شرقی که از سواحل «مالابار» بطرف بمبئی می‌رفت مورد حمله چند فروند از جهازات دزدان عرب واقع شد و پس از زد و خورد شدیدی که بین طرفین اتفاق افتاد بالاخره دزدان شکست خوردند و متواری شدند. در سال ۱۶۸۹ شش فروند از کشتی‌های دزدان بحری که در عدن و مسقط و ماداگاسکار لنگر انداخته بودند يك کشتی تجارتی متعلق بشهر مدرس را اسیر نمودند. در همان سال یکی از جهازات دزدان انگلیسی نیز بخلیج فارس آمده و اجزاء و عملجات آن تجارتخانه پرتغالی‌ها را در بندر گونگ غارت نمودند. «کاپیتان برانگوین» یکی از صاحب‌منصبان بحریه هندوستان مقیم بندرعباس مخاطراتی را که از طرف دزدان بحری عرب متوجه خلیج فارس بود پیش‌بینی نموده و گفته بوده است «بلا و آفت دزدان عرب در هندوستان مثل آفت دزدان الجزایر در اروپا خواهد شد» و این پیش‌بینی او بعدها کاملاً صورت وقوع و تحقق یافت. کاپیتان همیلتون در سنه ۱۷۰۰ می‌نویسد:

۱- از زمانهای خیلی قدیم سواحل غربی هندوستان دستخوش چپاول و تاراج دزدان بحری بوده است. «پلی‌نی» می‌گوید «این اوقات همه‌ساله مسافرین از مصر و عربستان به هندوستان می‌روند ولی چون دریا‌های آن حدود پر از دزدان بحری است جهازات تجارتی ناگزیر همیشه يك دسته تیرانداز باخود می‌برند». بطلمیوس شرحی درباره توحش و سبعیت دزدان مذکور نگاشته و «مارکوپولو» در سنه ۱۲۶۹ می‌گوید «همه‌ساله متجاوز از صد کشتی بقصد دزدی و غارت از گجرات حرکت می‌کند و دزدان عیال و اطفال خود را نیز همراه می‌برند. طریقه اقدامات آنها اینست که بیست یا سی کشتی را به فاصله‌های معین در دریا پراکنده می‌کنند و هر وقت هر کدام از آنها يك جهاز تجارتی را ببینند بوسیله دود یا آتش به سایرین خبر می‌دهد و همه متفقاً حمله آورده آن کشتی را غارت می‌کنند. دزدان پس از لخت کردن تجار آنها را رها می‌کنند و می‌گویند بروید باز هم پول به دست بیاورید شاید دوباره نصیب خودمان شود، ولی حالا دیگر تجار از قضایای آنجا مطلعند و در موقع مسافرت اسلحه و مستحفظ زیاد باخود می‌برند و کشتی‌های آنها بقدری بزرگ است که از دزدان نمی‌ترسند. با وجود این گاهگاه حوادث سوئی برای ایشان در دریا رخ می‌دهد». سفرنامه مارکوپولو.

« دزدان دریا سالیان متمادی در مدخل بحر احمر به چپاول و غارت و خونریزی اشتغال داشتند و اول کسی که در آن جا بشارت و راهزنی پرداخت کاپیتان «اووری» بود. دزدان چون بوسیله غارت تجار بحر احمر غنائم بسیار به دست می آوردند مصمم شدند که دهانه دریای مذکور را بتصرف خود داشته باشند و باین جهت جزیره پریم را که در نزدیکی باب المندب واقع است لنگرگاه جهازات و مرکز عملیات خویش قرار دادند^۱ .

« بروس » می نویسد: « در این موقع (۱۶۹۴) قوّت و اقتدار اعراب مسقط بقدری زیاد شده بود که بیم آن می رفت بر تمام نواحی خلیج تسلط و استیلا پیدا کنند. عامل کمپانی در گمبرون را پرت داده بود که قوای بحری اعراب شامل پنج فروند کشتی بزرگ است و هزار و پانصد مرد مسلح در آنها می باشند. اعراب مذکور بندر کونگ را که در تصرف پرتغالی ها است غارت کرده يك کشتی قیمتی ارمنی ها را اسیر نموده بودند و همه کس و خشت داشت که مبادا به گمبرون حمله نمایند تا اواخر سال ۱۶۹۵ قدرت اعراب رو بافزایش بود و چون دائماً در صدد لطمه زدن بتجارت ایران بودند مسئله کشتی رانی در خلیج فوق العاده اشکال پیدا کرده بود » .

در سال ۱۶۹۸ مخاطرات دزدان بحری در دریاهای هندوستان شدت یافت

۱- همیلتون مثالی از طرز رفتار دزدان ذکر کرده و می گوید در سنه ۱۶۹۶ دزدان يك کشتی تجارتی را که به فرماندهی شخصی موسوم به ساوبریج به طرف سورات میرفت و اسبهای عربی برای هندوستان می برد اسیر کردند. ساوبریج شروع به ملامت و نکوهش ایشان کرد و از طریق زندقانی آنها مذمت نمود. دزدان به او امر کردند که زبان خود را نگاهدارد و چون ساوبریج ساکت نشد با جوالدوز لبهای او را دوختند و دستهایش را از پشت بسته و مدت پنج ساعت او را به همان حال نگاهداشتند. عاقبت دست و لبش را گشودند و او را بکشتی خودشان بردند و پس از غارت اموال کشتی تجارتی آنها را با اسبها آتش زدند. بعد از آن ساوبریج و همراهانش را لخت و برهنه در ساحل پیاده کردند و او به زودی در همانجا وفات یافت. «

و در اثر شرارتهای ایشان لطمات شدید به تجارت کمپانی هند شرقی در آن حدود وارد آمد.

اما باید دانست که عملیات دزدی در دریا تنها منحصر به اعراب مسقط نبوده است. در سنه ۱۶۹۶ پنج فروند کشتی متعلق به راهزنان انگلیسی بایرک آن مملکت وارد بحر احمر گردید و دو کشتی دیگر ایشان که هر کدام چهارده لوله توپ و ۱۵۰ مرد مسلح همراه داشتند در خلیج فارس و دریاهای عربستان بغارت جهازات تجارتی مشغول بودند. علاوه بر اینها جهازات راهزن دیگر نیز از نواحی بعیده مثل نیویورک و دریاهای شرقی می آمدند و در همین موقع بود که « کاپیتان کید » یاغی و قطاع الطريق مشهور در آبهای هندوستان به راهزنی مشغول بود و چندین فروند از جهازات انگلیسی و هلندی را اسیر ساخت. دزدان دریائی جزیره ماداگاسکار را ملجأ و پناهگاه خود قرار داده قلعه مستحکمی در آنجا بنا نموده بودند و از نیویورک و هند شرقی اغذیه و لوازم خود را وارد می کردند.

با وجود این دزدان عرب از همه جسورتر و خطرناکتر بودند و قوت و اقتدار ایشان بحدی رسیده بود که بزودی پر تغالی ها را از « مومباسا » اخراج کردند و شهر « دیو » واقع در ساحل « مالابار » را غارت نمودند و در اواخر قرن هفدهم متصرفات پرتغال را در ساحل افریقا مسخر ساخته مملکت زنگبار را تشکیل دادند. بطوری که بعد خواهیم دید مملکت مزبور تا سال ۱۸۶۰ جزو سلطنت مسقط و در تحت حکومت سادات آنجا بود.

در سنه ۱۶۹۸ دزدان عرب و اروپائی از توسعه روز افزون اقتدار خود و سکوت کمپانی هند شرقی جسورتر شده و تشکیل دسته های منظمی برای غارت و راهزنی دادند. در این وقت عمال کمپانی مقیم هندوستان از اداره مرکزی خود در انگلیس تقاضا کردند که چند فروند کشتی جنگی برای قلع و قمع دزدان و کندن

ریشه فساد ایشان روانه مشرق نمایند زیرا اگر چندی دیگر حال بدان منوال می گذشت لطمات و خسارات عمده بتجارت و کشتی های کمپانی وارد می آمد و بعلاوه نفوذ و اعتبار ایشان در نزد امپراطور مغول نیز متزلزل می گردید بالخصوص که امپراطور نسبت بایشان بدگمان شده و خود آنها را سرمنشأ و محرک اصلی دزدیهای دریا میدانست. اتفاقاً پای هلندیها و فرانسویها هم در میان بود و نفوذ و اعتبار ایشان نیز در دربار مغول هندوستان متزلزل گردیده بود. باینجهت در سنه ۱۷۰۰ قرار دادی مابین سه ملت ذینفع یعنی انگلیسها و هلندیها و فرانسویها که تجارت شرقی هر سه آنها در معرض خطر بود منعقد گردید و قرار شد هلندیها در بحر احمر و فرانسویها در خلیج فارس و انگلیسها در آبهای هندوستان بدفع دزدان بپردازند. از تفصیلات فوق معلوم شد که در اواخر قرن هفدهم خطر دزدان دریائی شدت کامل یافته و حتی حیات تجار اروپائی و ساکنین بومی نواحی هندوستان را تهدید مینمود. در صفحات بعد خواهیم دید که اقداماتی که برای دفع این بلیه بعمل می آید چگونه عقیم و غیر مؤثر میماند.

جنگ با دزدان بحری. اینک میرسیم بمرحله ای از تاریخ خلیج فارس که گفتگو بیشتر بر سر مسئولیت هائیکست که انگلیسها بعهدہ داشتند نه در خصوص امتیازات و حقوق ایشان. در طول زمان بانگلیسها ثابت شده بود که تسلط و استیلای اعراب بر خلیج فارس باعث شیوع دزدی و از میان رفتن انتظامات آنجا گردیده است و باینجهت اشخاص دلیر و متهوری که در آن موقع مشغول طرح شالوده دولت مستعمراتی انگلیس در مشرق بودند خود را ناگزیر دیدند که باتمام قوا بدفع این بلیه بپردازند. قوای بحری هندوستان که قبلاً اشاره ای بآن کردیم برای اجرای همین منظور تأسیس شده بود و بقول « لوو » جهازات بحریه مذکور همان لیاقت وجدیتی را که در سواحل غربی هندوستان از خود بروز دادند در صفحات خلیج

فارس نیز آن استعداد و لیاقت را بخرج دادند .

تاریخ مداخلات مسلحانه در خلیج تقریباً از همین دوره شروع می شود زیرا طوایف مختلف اعراب در اواخر قرن هیجدهم و اوایل قرن هفدهم بایکدیگر متحد گردیده و به تحریک و تشجیع وهابیها که نفوذ و اقتدارشان از عربستان مرکزی تا سواحل آن مملکت توسعه یافته بود شرارت و دزدی و غارتگری را در نواحی خلیج بحد اعلی رسانیدند . زمامداران بمبئی اقدامات جدی برای جلوگیری از تجاوزات آنها و حفظ منافع خویش بعمل نمی آوردند و سالهای متمادی سیاست خود را بر اصل مسالمت و بی طرفی قرار داده بودند و جز در مواقعی که شرارت دزدان لطمه شدید بتجارت ایشان میزد مداخله ای در کار آنها نمی کردند .

وهابیها : در اواسط قرن هیجدهم فرقه تازه ای در عربستان ظهور کرد که

مؤسس آن محمد بن عبدالوهاب از اهالی « عینه » نجد بود و چون مخالفین این فرقه نمی خواستند آنرا در جزو مذهب اسلام بشمارند لهذا فرقه جدید بمناسبت اسم مؤسس آن بنام وهابی موسوم گردید . قوانین و احکام وهابیها و تاریخچه ظهور ایشانرا مؤلفین متعدد بتفصیل ضبط کرده اند^۱ لیکن چون نهضت فرقه مزبور در طول قرن نوزدهم تأثیرات مهمی در اوضاع سیاسی و اجتماعی خلیج داشته است لذا ما خلاصه ای از تاریخ آنرا برای اطلاع خوانندگان در اینجا درج می کنیم . مذهب وهابی در ابتدا اصلاح و تجدیدی از آئین اسلام بود و شعار اصلی آن این بود که باید دیانت اسلامی بصفا و طهارت اولیه خود برگردد و ریشه موهومات و تبجمل پرستی از عالم اسلام کنده شود . نولدکه « می گوید وهابیها مسلمانانی متعصب بودند و احکام و سنن جدیدی وضع نکردند جز آنکه قید احادیث و روایات را گسسته و مصمم گردیدند که معایبی را که در طول زمان در دیانت اسلام

۱- از آن جمله اند : « بریدج » « بوخارد » « کورانز » « پالکراو » « پلی » « موریزی » و « فیلپی » .

رخنه پیدا کرده بود از میان بردارند. وهابیها به نبوت حضرت محمد اعتقاد کامل داشتند لیکن با احترام فوق العاده ای که مسلمین با اسم او و مرقد او و سایر اماکن منتسب بـاو می گذاشتند معتقد نبودند. پرستش ائمه و مقدسین را بت پرستی میدانستند و هر جا که میرفتند قبور ائمه و اماکن مقدسه را خراب می نمودند. منظور اصلی ایشان آن بود که بساطت و سادگی صدر اسلام را دوباره تجدید کنند مثلاً پوشیدن حریر و یارچه های ابریشمی را اکیداً منع و تحریم کرده و استعمال دخانیات را بعنوان بدعت حرام میدانستند. دولت وهابی نمونه کاملی بود از صدر دولت اسلام و بوسیله آن ساکنین شبه جزیره عربستان مجدداً با یکدیگر متحد گردیدند لیکن این اتحاد بتوسط جبر و زور انجام گرفته بود و وهابیها نتوانستند روح دیانت و مذهب را بتوده بادیه نشینان عرب تلقین نمایند. اهالی مکه مخصوصاً بیش از اهالی سایر نقاط عربستان از فرایض و احکام روحانی وهابیها انزجار داشتند.»

وهابیها احکام قرآن را بهترین قوانین اخلاقی و سیاسی میدانستند و در اجرای آن منتهای تعصب و جدیت را بخرج میدادند. بهمین جهت بود که احکام جهاد با کفار و اشاعه اسلام بوسیله آتش و شمشیر و مسلط بودن مسلمین بر جان و مال محبوسین را در میان پیروان خود ترویج کرده و اجرای آنرا از فرائض و واجبات دینیّه ایشان محسوب میداشتند.

بدین ترتیب وهابیها معتقد بودند که هر کس با اصول مذهب ایشان مخالف باشد باید خود او را کشت و اموالش را غارت کرد و مسلمانانی را که بآئین آنها نمی گرویدند از یهودیان و مسیحیان بدتر دانسته و بهیچوجه رحم و شفقت را درباره ایشان جایز نمی شمردند. مذهب وهابی ابتدا بر روی اصول جنگی و نظامی تأسیس گردید ولی بعدها جنبه يك نهضت ملی بخود گرفت و دیری نگذشت که

دائره نفوذ و استیلای آن توسعه یافت چنانکه در اوایل قرن نوزدهم مکه و مدینه و شبه جزیره عربستان با انضمام حسا و بحرین و قسمتی از عمان بتصرف آن درآمد و حتی وهابیه‌ها بین‌النهرین و شامات را نیز تهدید می‌کردند. در سنه ۱۸۰۰ قطیف را متصرف شده قدرت خود را تا سواحل خلیج فارس رسانیدند و پس از تسخیر واحه «بیرمی» عمان و سواحل ایران را نیز مورد مخاطره قرار دادند. در سال ۱۸۰۳ وهابیه‌ها نفوذ و اقتدار خویش را بر تمامی سواحل عربستان که در مجاورت خلیج واقع است مسلط ساختند و نواحی معروف به «ساحل دزدان» را نیز که طوایف جواسم در آنجا سکونت دارند با استیلای خود درآوردند.

در سنه ۱۸۰۹ قدرت و نفوذ دوات وهابی در خلیج فارس بمنتهی درجه ترقی رسید و در همان سال وهابیه‌ها توجه خویش را بجانب عمان معطوف ساخته و بسرکردگی یکی از رؤسای دلیر خود موسوم به مطلق نواحی اطراف مسقط را مورد تهاجم و تاخت و تاز قرار دادند. اما از آنجا که هر عملی عکس‌العملی در پی دارد بزودی از سمت مغرب منازعین قوی پنجه‌ای در مقابل تسلط و قدرت روز-افزون ایشان پدیدار شد. در سنه ۱۸۱۱ محمدعلی که از طرف سلطان عثمانی حکومت مصر داشت^۱ بعد از دو سال تجهیزات جنگ و وهابیه‌ها آمد^۲ و سال بعد مکه و مدینه و جدّه را از تصرف آنها خارج ساخته و راه مسافرت حجاج را

۱- «بورخارت» می‌گوید: «وقتی محمدعلی در سنه ۱۸۰۴ به حکومت مصر منصوب شد با بعلی عثمانی خدمتی که به عهده او محول کرد این بود که شهرهای مقدس مکه و مدینه را از وهابیه‌ها بازستاند. مشارالیه بخوبی می‌دانست که اگر به اجرای این مقصود موفق نشود حکومت مصر از او گرفته خواهد شد. ضمناً با بعلی نیز برای تشویق او وعده داد که پس از تسخیر شهرهای مذکور پاشائی دمشق را بیکی از پسران او واگذار کند. حس جاه‌طلبی خود محمدعلی نیز او را به این کار تحریک میکرد زیرا میدانست که اگر مکه و مدینه را بتصرف خود درآورد اهمیت و اعتبار او از تمام پاشاهای عثمانی زیادتر خواهد شد و محبوبیت او بپایه‌ای خواهد رسید که دیگر با بعلی در صدد مخالفت با منافع و تقاضاهای وی برنخواهد آمد».

۲- فرماندهی قشون مصر ابتدا با توسن پاشا و بعد با ابراهیم پاشا پسران محمدعلی بود.

دوباره مفتوح نمود . در سنه ۱۸۱۴ سرکرده دلیر و مقتدر وهابیها موسوم به ابن سعود وفات یافت و این پیش آمد ضربت سختی بنفوذ و اقتدارات ایشان زد . از طرف دیگر قشون مصر نیز نجد و حسا را متصرف شده پایتخت آنها موسوم به « داریا » را بکلی خراب نمود و اوضاع وهابیها هر روز بدتر از پیش می شد . عاقبت مصریها از روی اجبار نجد را تخلیه کرده و بجای ابن سعود نیز پادشاه مقتدر دیگری موسوم به امیر ترکی بسرکردگی وهابیها انتخاب گردید و در اثر این پیش آمدها کار آنها از نو رونقی گرفت چنانکه دوباره بر سواحل خلیج فارس مسلط گردیدند و نفوذ خود را در مشرق عربستان کماکان برقرار نمودند و حتی سید سعید امیر مسقط را نیز مجبور ساختند که بآنها خراج بپردازد . اما این دفعه که وهابیها روی کار آمده و بر نواحی عرب نشین نفوذ و استیلا یافتند دیگر تعصبات و سخت گیریهای اولیه خود را کنار گذاشته و مثل سابق برای نواحی مجاور خطر ناک و مزاحم نبودند .

بقیه سرگذشت وهابیها تأثیرات زیادی در تاریخچه خلیج فارس ندارد . قوم مزبور هنوز در عربستان مرکزی حکومت و تسلط دارند و از شوق و حرارت اولیه خود تا بامروز چیزی نکاسته اند . مذهب وهابی امروز نه تنها در عربستان مرکزی رواج دارد بلکه در مکه و مدینه و جده نیز شیوع یافته و سرحدات خاك آن بعراق و ایالات ماوراء اردن و شامات رسیده است . نفوذ و اقتدار پادشاه وهابی در « آسیر » روز بروز توسعه می یابد و احتمال قوی می رود که بزودی بر تمام سواحل بحر احمر از عدن تا عقبه تسلط پیدا کند . مملکتی باین وسعت که از عناصر متضاد و مختلف تشکیل شده است قاعده تصور نمی رود بیش از دوره حیات مؤسس آن دوام بیابد لیکن امروزه تلگراف بیسیم و اتومبیل بكمك شتر آمده است و اگر عبد العزیز بن سعود منابع عایدات جدیدی پیدا کرده و آنها را توسعه دهد خواهد

توانست عربستان را در تحت لوای واحد در آورد و استقلال اقتصادی بآن ببخشد و با همسایگان خود بصلح و آرامش زیست کند و این کاریست که از زمان حضرت محمد تا بامروز هیچ يك از اسلاف عبدالعزیز موفق باجرای آن نگردیده اند.

جواسم : جواسم یا قواسم نام کلیه طوایفی است که در سواحل داخلی خلیج عمان (معروف بساحل دزدان) سکونت داشته و بدزدی دریا و راه زنی مشغول بوده اند^۱. ساحل مزبور زمینی پست و شن زار است و از رأس مسندم تا قطار بمسافت ۱۵۰ میل بسمت جنوب غربی امتداد می یابد. جلگه وسیعی از کنار این ساحل شروع شده و پس از طی چند فرسخ بدامنۀ تپه های کوتاهی در داخلۀ خشکی منتهی می گردد. سرتاسر ساحل مذکور را مردابهای کم عمق و صخره های متفرق و جزیره های کوچک فرا گرفته است و باین جهت کشتی رانی در آن محدود بی نهایت دشوار می باشد.

شهرهای این ساحل همه در نزدیکی مدخل خورها یا زبانهای آب شور که بداخلۀ خشکی پیش آمده است قرار گرفته اند. دزدان بحری از قدیم الایام

۱- کلمۀ جواسم یا قواسم بکلیۀ پیروان شیخ قاسمی مقیم شارجه اطلاق می شده و محل سکونت ایشان در نواحی ساحلی مجاور رأس الخیمه بوده است. سرجان ملکم میگوید: «این طایفه از فرقه وهابی و بنام جواسم معروفند ولی خداوند بندگان خود را از شر آنها محفوظ نگاهدارد زیرا آنها دیوان واقعی هستند. مشغله ایشان دزدی و راهزنی است و تفریح آنها قتل و آدم کشی است و از همه بدتر آنکه جنایات و شرارتهای خود را بلباس مذهب و دیانت جلوه میدهند. این طایفه به نص مطلق کتاب مقدس خود تمسک جسته و هرگونه اخبار و احادیث دیگری را رد میکنند. اگر کسی بدست آنها اسیر شود و تمام دارائی خود را بآنها بدهد که از کشتن او صرف نظر کنند نمی پذیرند و می گویند چاییدن اموال زندگان در قرآن نهی شده است لیکن لخت کردن اموات منع نشده و باینجهت با چماق خود ضربتی بسر او زده و او را بقتل میرسانند. اما اینها در تباہکاریهای خود مقصر نیستند زیرا که از اولاد غولند و به اقتضای فطرت و طبیعت خود رفتار می کنند».

در این حدود سکونت اختیار کرده^۱ و نه تنها موجب ترس و وحشت همسایگان خود بوده اند بلکه پرتغالی ها را نیز از مزاحمت های خویش بستوه آورده و دامنه شرارت و غارتگری خود را تا سواحل جنوبی عربستان و حوالی هندوستان و بحر احمر توسعه داده بودند. بهترین بلاد ایشان یکی شارجه بود که رؤسای معروف آنها در آن جا اقامت داشته اند و دیگری رأس الخیمه^۲ که سابقاً بنام جلفار موسوم بوده است. در اراضی ساحلی مابین این دو شهر معدودی درخت خرما کاشته شده و بواسطه مردابهای زیادی که در آن جا هست جهازات مخصوص دزدان به آسانی در آنها پناه می گیرند.

پس از مرگ نادر شاه در سال ۱۷۴۷ نفوذ و تسلط ایران در خلیج فارس شروع به انحطاط و زوال کرد و جواسیم میدان بی منازعی بدست آوردند و دامنه ترکتازی و تجاوزات خود را توسعه دادند. بعد از آن برای اینکه موقع مناسبی در دست داشته و بر حسب اقتضای مصالح خود با سیاست امام عمان موافقت یا مخالفت کنند حوزه متصرفات خویش را تا نزدیکی سواحل ایران رسانیدند. در سال ۱۷۶۰ جزیره قشم را که آن وقت در تصرف طایفه ای معین بود تسخیر نمودند و لنگه و شیناس را نیز متصرف شدند لیکن در سال ۱۷۶۳ کریمخان نفوذ و اقتدار خود را در جنوب ایران مستقر ساخت و آنها را از نقاط مذکور بیرون راند. در سال ۱۷۷۷ شخصی

۱- تاریخ اقامت دزدان در این ناحیه به ازمنه خیلی قدیم می رسد. ابن حوقل میگوید قبل از آزادی بنی اسرائیل از بند اسارت مصر دزدان بحری در این حدود سکونت داشته و کشتی هائی را که از آنجا میگذشتند اسیر می ساختند و چون چند بندر را در خارج و داخل مدخل خلیج فارس بتصرف خود در آورده بودند لهذا با آسانی می توانستند در آنها کمین کرده و بجهازات تجارتی حمله ور شوند.

۲- راجع بوجه تسمیه رأس الخیمه « موریزی » میگوید « بانی و مؤسس بلاد جاسمیه شیخی بود موسوم به قاسم که ابتدا خیمه خود را بر فراز تپه ای برپا داشته بود و چون جهازاتی که در دریا آمد و شد میکردند نوك خیمه او را میدیدند لهذا ملاحان آنجا را بنام رأس الخیمه موسوم گردانیدند و شهری هم که بعدها در آنجا احداث شد بهمین اسم موسوم گشت ».

موسوم به شیخ سقر بریاست جو اسم منصوب گردید و وی دختر شیخ قشم را بازدواج خود در آورد و به آن وسیله اختلافات موجود بین جو اسم و طایفه مقتدر معین را از میان برداشت.

در اواخر قرن هیجدهم نفوذ و تسلط وهابی ها از سواحل خلیج فارس تا حوالی مکه استقرار کامل یافته بود. تا مدت چند سال طایفه جو اسم با فرقه جدید مخالفت می ورزیدند لیکن بالاخره وهابی ها بر ایشان تسلط یافته و آنها را وادار بقبول آیین خویش ساختند و از آن ببعد طایفه مذکور در رفتار و عملیات خود کلیتاً تابع وهابی ها بودند. جو اسم ابتدا فقط جهازات تجارتی بومی را مورد حمله و تهاجم قرار می دادند و کارکنان آنها را مجبور می کردند که آئین ایشانرا قبول کنند و در صورت امتناع همه را بقتل می رسانیدند لیکن بعدها هر چه قوت و قدرت ایشان بیشتر شد بر جرئت و جسارتشان افزوده گردید چنانکه در سنه ۱۷۹۷ یکی از کشتی های انگلیسی را اسیر کرده و دو روز آنرا در رأس الخیمه نگاه داشتند. چون بافسران بحریه انگلیس دستور داده شده بود که بکار دزدان دریائی عرب مداخله نکنند لهذا هیچگونه اقدامی برای تنبیه متجاسرین بعمل نیامد و همین مسئله بر جسارت و سرکشی ایشان افزود و چندی بعد دزدان خواستند یکی از جهازات معتبر کمپانی هند شرقی را که چهارده لوله توپ هم همراه داشت اسیر نمایند ولی موفق نشدند. در این مورد نیز اقدام مجدانه ای از طرف حکومت بمبی بعمل نیامد جز آنکه از شیخ جو اسم توضیح خواستند و او هم قضیه را مسکوت گذاشت. در سنه ۱۸۰۳ سلطان ابن سقر بریاست طایفه جو اسم منصوب شد و او اتباع خود را بیشتر بطغیان و شرارت تحریک می کرد. وی چون می دانست که بافسران نیروی دریائی بمبی امر اکید شده است که مطلقاً در مقام مخاصمه با دزدان

دریائی برنیایند و بهیچوجه تصادمی با ایشان نکنند^۱ لهذا مرتب بکشتی‌های انگلیسی حمله برده و آنها را پی در پی اسیر می نمودند. عاقبت عمال کمپانی از این تجاوزات بخشم آمده و بصاحب‌منصبان خویش دستور دادند که با کمک امام مسقط بدفع و سرکوبی اشرار پردازند. به این جهت قوای متفقۀ انگلیس و مسقط در سال ۱۸۰۶ بجزیره قشم رفته جهازات دزدان را محاصره کردند و طوری کار را برایشان سخت گرفتند که اشرار ناگزیر تن به تسلیم در داده و تقاضای صلح نمودند. بنابراین معاهدۀ صلحی میان طرفین در بندرعباس منعقد گردید و بموجب آن جواسم متعهد شدند که کشتی‌های انگلیسی را که سابقاً اسیر کرده بودند پس بدهند و بعد از آن نیز نسبت به بیرق انگلیسی و اموال کمپانی هند شرقی و اتباع آن منتهای ادب و احترام را مرعی بدارند. دزدان در سال ۱۸۰۷ از ترس کشتی‌های جنگی انگلیس که در خلیج فارس حاضر بودند اندک مدتی بقول خود وفا کرده و شرایط عهدنامه را بجا آوردند لیکن طولی نکشید که دوباره شروع به تجاوز و شرارت نمودند. در عرض سال ۱۸۰۸ بیست فروند از جهازات بومی را اسیر ساخته و دوباره حمله به کشتی‌های انگلیسی را آغاز کردند. در میان حملات عدیده‌ای که به جهازات انگلیسی نمودند از همه شدیدتر و وحشیانه‌تر حمله‌ای که بجهاز «مینروا» بود. کشتی مزبور از بمبی بیوشهر می آمد و در حوالی جزیره کیش با یکدسته از جهازات دزدان مصادف گردید و پس از دو روز جنگ و زدو خورد سخت بالاخره دزدان غلبه کردند و وارد کشتی شدند. ناخدای کشتی

۱- «حاکم بمبی در آنوقت چون از اخلاق و سیرت حقیقی طایفۀ جواسم اطلاع نداشت باور نمی کرد که تجاوزات از جانب ایشان شروع میشود و هر وقت صاحب‌منصبان بحریۀ انگلیس از تعدیات ایشان شکایت میکردند خود آنها را نکوهش و ملامت میکرد که چرا سربسر ایشان میگذارند. باینجهت دائماً با آنها دستور میداد که از مراعات نظم و ترتیب غفلت نورزند و تا از طرف دزدان بجهازات آنها شلیک نشود هرگز ایشان پیشدستی ننمایند». نقل از کتاب «بو کینگام».

که از سر نوشت خود بدست ستمکار دزدان مطلع بود تصمیم گرفت جهاز را آتش
 بزنند لیکن موفق نشد و بلافاصله کشتار اسرای بدبخت شروع گردید. دزدان ابتدا
 کشتی را با آب و عطریات تطهیر نمودند و بعد اسرا را دست و پا بسته پیش می آوردند
 و یکنفر از اشرار در راه خدا گلوی آنها را می برید. از میان عملجات کشتی
 فقط راننده جهاز و نجار را چون بوجود آنها احتیاج داشتند نکشتند و از بین
 مسافرین نیز يك خانم ارمنی را زنده نگاهداشته به اسارت بردند ولی بنا بر رسم و
 قاعده اعراب هیچگونه تجاوزی نسبت باو نکرده و چند ماه بعد در مقابل وجهی
 که از کسانوی دریافت نمودند او را آزاد ساختند. دزدان جهاز «مینروا» را برأس
 الخیمه برده بیست لوله توپ بر آن سوار نمودند و آنرا هم جزو کشتی های خویش
 برای راهزنی بخلیج فرستادند.

طولی نکشید که يك کشتی کوچک دیگر کمپانی را دزدان جو اسم اسیر نمودند
 و سه روز بعد در نزدیکی قشم بيك کشتی چهارده توپی دیگر حمله کردند ولی
 این دفعه از فرمانده کشتی مذکور شکست سختی خورده و فرار اختیار نمودند.
 در حینی که دزدان پی در پی بجهازات کمپانی لطمه و خسارت وارد می آوردند شیخ
 رأس الخیمه به حکومت بمبئی پیشنهاد کرد که برای مصون ماندن کشتی های انگلیس
 از دستبرد و غارت دزدان دریائی حکومت مزبور سالیانه مبلغی بعنوان خراج باو

۱- «ولستد» میگوید «بدون شك این طایفه در شجاعت و دلیری منحصر بفرد هستند. اگر
 اسیر شوند با کمال رضایتمندی خود را تسلیم سرنوشتی میکنند که خود آنها بر سر دیگران
 می آورند و وقتی بدست ایرانیها یا سایر اقوام مجاور می افتند تردید ندارند که کشته خواهند شد.
 پس از آنکه یکی از قلاع آنها خراب گردید چند نفر از ایشان را به اسارت بکشتی ما آوردند.
 در حینی که جراحات آنها هنوز بسته نشده و بهیچوجه اطلاعی از تقدیر و سرنوشت خود نداشتند،
 از آنها سؤال شد که تصور میکنید با شما چگونه معامله شود؟ در جواب با همان لحن خشن و
 جسورانه که مخصوص ایشانست گفتند «فوراً ما را به قتل خواهید رسانید زیرا اگر شما هم بر
 حسب اتفاق بدست ما افتاده بودید همین معامله را با شما می کردیم»

بپردازد. این پیشنهاد جسورانه چشم زمامداران حکومت بمبئی و هیئت مدیره کمپانی هند شرقی را باز کرد و آنها را بخیط و اشتباه خود و معایبی که ناشی از تسامح و تساهل ایشان شده بود متوجه گردانید و به آنها فهمانید که اگر نخواسته باشند تجارت انگلیس بالمره در خلیج فارس از میان برود باید بدون فوت وقت بقلع و قمع دزدان بپردازند. در این وقت دیگر جهازات تجارتی بدون همراهی کشتی‌های جنگی نمی‌توانستند مابین هندوستان و خلیج رفت و آمد کنند و جهازات بومی نیز همه بطور قطع و مسلم می‌دانستند که در دریا دچار حمله و غارت دزدان واقع می‌شوند.

چیزی که حکومت بمبئی را در تصمیم خود بیشتر جازم نمود این بود که در همین وقت سعود رئیس وهابی‌ها بر تمامی ساحل دزدان استیلا یافته شخصی موسوم به حسین بن علی را بریاست طایفه جواسم منصوب نمود و به او دستور داد که هر چه کشتی متعلق بر رؤسای جزء موجود است همه را به کمک جهازات وهابی روانه سازد تا کشتی‌هایی را که بخلیج فارس می‌آیند بدون استثناء غارت نمایند. ضمناً مقرر گردانید که يك خمس از غنائم حاصله بعنوان حق السهم به او پرداخته شود و بقیه مابین خود دزدان تقسیم گردد. این تشکیلات منظم دزدی و غارتگری چنان طوایف بحر پیمائی عرب را در خلیج فارس مرعوب و مضطرب ساخت که بدون چون و چرا اوامر و احکام سعود را بموقع اجرا می‌گذاشتند تا مبادا دچار بلای خشم و انتقام او شوند. بنا باطلاع موثقی که در دست است قوای دریائی جواسم در این موقع عبارت از شصت و سه کشتی بزرگ و متجاوز از هشتصد جهاز کوچک بوده است و جهازات مزبور جمعاً نوزده هزار مرد مسلح داشته‌اند. بعد از اسیر ساختن کشتی انگلیس «مینروا» هفتاد کشتی بزرگ که هر کدام از هشتاد تا دویست نفر مرد جنگی همراه داشتند در نواحی خلیج بدزدی و راهزنی مشغول بوده و حتی بوشهر

را هم مورد تهدید و مخاطره قرار داده بودند.

بالاخره حکومت بمبی تصویب نمود که برای جلوگیری از تجاوزات دزدان نیروی نظامی کافی با چندین فروند کشتی جنگی اعزام گردد. مقصود اصلی از این قشون کشی آن بود که قوت و اقتدار جواسم را درهم شکسته و اسرای انگلیسی و غیر انگلیسی را که در حبس آنها بودند مستخلص سازند و بعلاوه نفوذ و اقتدار سید سعید امیر مسقط را که در اثر تهدیدات و تجاوزات وهابیه از میان رفته بود دوباره برقرار نمایند. قوای جنگی مزبور در ماه سپتامبر ۱۸۰۹ بریاست کاپیتان «ستون» از بمبی عزیمت کرد و پس از مسافرتی طولانی بمسقط رسیده و از آنجا عازم رأس الخیمه گردید و شروع به عملیات جنگی نمود.

اولین اقدامی که انگلیسها در این جنگ بعمل آوردند این بود که رأس الخیمه را گلوله باران کردند و جواسم که بدلیری و رشادت مشهور بودند چون در دریا و خشکی از هر طرف خود را محصور دیدند مدتی با کمال شجاعت ایستادگی و مقاومت کردند ولی بالاخره مجبور بهزیمت شده و بداخله خاک خود گریختند. انگلیسها شهر را با پنجاه فروند کشتی که در ساحل لنگر انداخته و جهاز «مینروا» نیز در جزو آنها بود آتش زدند و از آنجا عازم لنگه شدند. لنگه یکی از بنادر معمور و معتبر جواسم در خلیج بود و قوای انگلیسی بدون هیچ گونه اشکال و مقاومتی آنجا را بتصرف خود در آورده و متعاقب آن جزیره قشم را بنام سلطان مسقط تسخیر کردند و بعدهم سایر بنادر جواسم را چه در سمت ایران و چه در سواحل عربستان متصرف شده و جهازات دزدان را معدوم ساختند. پس از این عملیات قوای دریائی انگلیس در سنه ۱۸۱۰ به هندوستان مراجعت نمود.

بعد از اقدامات مذکور عموماً در بمبی تصور میرفت که قوای جواسم بکلی متلاشی شده و دیگر نخواهند توانست در دریا بشرارت و تجاوز بپردازند. لیکن

جواسم روح جسارت و قوه فعالیت خود را از دست ندادند و بزودی جهازات تازه‌ای برای خویش تهیه کرده قلاع و استحکامات جدیدی نیز ساختند و پس از اندک مدتی دوباره بشارت و راهزنی مشغول شدند. در عرض سال ۱۸۱۰ چون چند فروند از جهازات کمپانی مراقب اوضاع خلیج بودند مسئله دزدی و راهزنی در دریا بکلی موقوف گردید لیکن سال بعد جواسم مجدداً طغیان و سرکشی خود را از نو آغاز کردند. در سالهای ۱۸۱۳ و ۱۸۱۴ سید سعیدامیر مسقط بکمک انگلیسها سعی نمود که نفوذ و اقتدار خود را بر رأس الخیمه مستقر سازد لیکن پیشرفت کامل در اجرای مقصود خویش حاصل نکرد. حکومت بمبئی نیز بعد از قشون کشی سال ۱۸۰۹ دوباره جنبه بی طرفی اختیار نمود و نسبت به جواسم و وهابیها تصمیم قاطعی اتخاذ نکرد و بهمین جهت نتایج و ثمرات قشون کشی مزبور بتدریج از میان رفت. در سال ۱۸۱۲ نماینده‌ای از طرف وهابیها نزد قنصل انگلیس مقیم بوشهر رفته و پیشنهاد کرد که مناسبات صمیمانه و روابط تجارتی میان انگلیسها و وهابیها برقرار گردد ولی حکومت هندوستان با آنکه بی میل نبود روابط دوستانه با وهابیها داشته باشد از عقد معاهده با امیر وهابی امتناع ورزید. در اواخر سال ۱۸۱۴ مجدداً رسولانی از طرف شیخ جواسم و امیر وهابیها ببوشهر آمدند و اقدامات مقدماتی برای عقد معاهده‌ای بین ایشان و قنصل انگلیس بعمل آمد که جواسم از حمله بجهازات انگلیسی خودداری کنند و اموال منهبه کمپانی را مسترد دارند و بیرق مخصوصی برای شناسائی خود در دریا استعمال نمایند لیکن معاهده مزبور رسماً منعقد نگردید و شرایط آن هرگز بموقع اجرا گذاشته نشد. در اثر همین اهمال و عدم مراقبت دولت انگلیس تجاوزات دزدان دریائی دوباره شروع شد و بسرعت در نواحی خلیج فارس شیوع پیدا کرد.

دزدان ابتدا جهازات بومی را مورد حمله قرار می دادند ولی رفته رفته شروع

بتجاوز و دست اندازی بکشتی های انگلیسی هم کردند و طولی نکشید که جواسم
دائرة عملیات خود را تا بحر احمر و دریا های هند توسعه دادند . فتوحات و پیشرفت های
جواسم بقدری بر قوت و اقتدارات ایشان افزود که غالب بنادر دیگر خلیج نیز
بتأسی از عملیات آنها تحریک و ترغیب شدند چنانکه شیخ جزیره خارگ با
دزدان رأس الخیمه عهدنامه دوستی و معاضدت بست و رئیس بحرین نیز صریحاً
اظهار داشت که برای بدست آوردن اقتدار و تمول از آن بیعد براهزنی و دزدی
در دریا خواهد پرداخت . در ماه ژانویه ۱۸۱۶ دزدان جواسم یکی از کشتی های
جنگی کمپانی هند شرقی را که عملیات و مسافری آن همه هندی بودند اسیر
ساختند و از میان سی و هشت نفر عملیات مذکور هفده نفر را بقتل رسانیده
هشت نفر را باسارت برأس الخیمه بردند و بقیه را در سواحل هندوستان پیاده
کردند . از آن بیعد دزدان مرتباً بحملات و تجاوزات خود در دریا ادامه می دادند
تا عاقبت در سال ۱۸۱۶ زمامداران بمبی ناگزیر شده قشونی برأس الخیمه روانه
داشتند و آن جا را محاصره کرده مطالبه غرامت نمودند ولی نتوانستند کاری انجام
بدهند و دزدی دریا همچنان ادامه و شدت داشت .

قوای بحری جواسم در این موقع عبارت بود از شصت کشتی بزرگ متعلق
برأس الخیمه که هر يك از آنها از هشتاد تا سیصد مرد مسلح همراه داشتند؛ بعلاوه
چهل کشتی کوچک دیگر که معمولاً در بنادر مختلف عربستان و ایران از قبیل
شارجه و رمس و لنکه و خارك متفرق گردیده و منتظر بدست آوردن شکار بودند.

۱- در این موقع جواسم بفکر افتادند که رأس الخیمه را ترك گفته و مقر خود را به باسعيدو
واقع در منتهی الیه غربی جزیره قشم که سابقاً هم پرتغالیها در آنجا اقامت نموده و آب انبارهای
بزرگ ساخته بودند انتقال دهند . علت تصمیم آنها باین اقدام آن بود که در آن اواخر قشون
مصری ابراهیم پاشا بر وهابیه تسلط پیدا کرده و جواسم می ترسیدند که سردار مزبور پس از
تسخیر قطیف بطرف پایتخت خود آنها عطف عنان نماید . چون این خبر بهندوستان رسید حکومت
بمبی بقوای بحری خود در خلیج فارس دستور داد که از نقل مکان جواسم جلوگیری کنند .

دزدان جو اسم با داشتن چنین قوای معظمی نه تنها سواحل ایران را دستخوش حملات و تجاوزات خود قرار می دادند بلکه دامنه شرارت و ایلغار خویش را بحدود بنادر هندوستان نیز می رساندند. راست است که گاهگاه جهازات جنگی انگلیسی با کشتی های دزدان مصادف شده و آنها را مغلوب می ساختند ولی این گونه لطمات مختصر بهیچوجه از عملیات وسیع آنها در دریا نمی کاست و بالنتیجه بر همه کس مسلم شده بود که برای قلع و قمع دزدان و کندن ریشه فساد ایشان در خلیج فارس باید اقدامات قطعی و جدی بعمل آید.

بالاخره در سنه ۱۸۱۹ حکومت بمبئی قشون بزرگی بسرکردگی «سرویلیام گرانٹ کر» روانه خلیج فارس نمود و مصمم گردید که این دفعه جداً بغائله دزدان خاتمه دهد و تا بالمره رفع مزاحمت ایشان را نکند آرام ننشیند. قوای مزبور ابتدا بجزیره قشم آمده در آن جا با قشون معظمی که سید سعید امیر مسقط برای مساعدت با انگلیسها اعزام داشته بود ملحق گردید و سپس روانه رأس الخیمه شد. قشون متفقین در دو میلی شهر از کشتی پیاده شده اردو زدند و مردان سعید در حمل توپها و مهمات جنگی سعی و جدیت فوق العاده بخرج دادند. ابتدا جو اسم در مقابل مهاجمین مقاومت شدید نمودند لیکن بعد از شش روز محاصره بالاخره مجبور بتسلیم شده و در نهم دسامبر شهر را تسلیم کردند. انگلیسها کلیه جهازات ایشانرا سوزانیدند و قلاع و استحکامات آنها را نیز با خاک یکسان ساختند. تلفات انگلیسها در این جنگ فقط یک صاحب منصب و چهار سرباز بود ولی جو اسم چهارصد نفر مقتول و مجروح داشتند. بعد از آن قوای انگلیس عازم سایر بنادر

۱- عده نفرات این قشون به سه هزار و شصت و نه نفر بالغ میگردید که از آنجمله هزار و شصت نفر سربازان اروپائی بودند. نه فروند کشتی بزرگ جنگی و عده زیادی جهازات کوچک در این قشون کشی شرکت داشتند و رویهمرفته قوای مزبور بزرگترین دستجات بحری انگلیس بود که تا آنوقت بخلیج فارس آمده بود.

دزدان شده و پس از دفع و سرکوبی ایشان به بمبئی مراجعت کرد .
 عاقبت مذاکرات راجع بعقد صلح شروع شد و در قدم اول شیوخ معتبر ساحل
 دزدان ملتزم و متعهد گردیدند که قرارداد مقدماتی را امضا کرده و تا شرایط آن
 را کاملاً بموقع اجرا نگذارند در جزو عهدنامه عمومی صلح پذیرفته نشوند .
 معاهده مزبور در هشتم ژانویه ۱۸۲۰ منعقد گردید و جزیره بحرین نیز آنرا
 امضا و قبول نمود . یکدسته از جهازات جنگی انگلیس تا مدتی برای اجرای
 شرایط قرار داد و مراقبت سواحل در رأس الخیمه توقف کرد و در این وقت با سعید و
 واقع در جزیره قشم مرکز و توقفگاه کشتی های انگلیسی ساخلوی خلیج گردید .
 برای اعاده استقرار و امنیت در نواحی خلیج طبیعتاً مدتی وقت لازم بود
 زیرا اثرات و راهزنی سالهای متمادی در آنجا ریشه دوانده و باین زودی از آنجا
 معدوم نمی شد . گاهی دزدیهای جزئی و کوچک در دریا اتفاق می افتاد لیکن بکشتی-
 های خارجی کمتر صدمه و آسیبی میرسید و با وجود این قوای انگلیس همیشه
 متجاسرین را سخت تعقیب کرده و آنها را وادار بمراعات شرایط عهدنامه میساخت .
 بعد از عقد قرارداد فوق الذکر کلیه بنادر جواسم در تحت اطاعت و تبعیت شیخ سلطان
 ابن سقر رئیس رأس الخیمه درآمد .

طایفه بنی بوعلی . در اینجا لازم است اشاره ای هم بیک فقره دزدی دریائی
 بکنیم که سلطان مسقط و انگلیسها هر دو گرفتار بلیه آن بودند . در سال ۱۸۲۰
 طایفه بنی بوعلی که یکی از قبایل مستقل و جنگجوی ناحیه جعلان واقع در سمت
 جنوب غربی عمان بودند بجرم دخالت در چند فقره راهزنی و دزدی دریائی متهم
 شدند و قشونی مرکب از افراد انگلیسی و هندی و عمانی بجننگ آنها رفت ، ولی
 قشون مزبور شکست سختی از مردان طایفه بنی بوعلی خورده و فراراً بمسقط
 مراجعت کرد . در این زد و خورد هفت نفر صاحب منصب انگلیسی و دویست و

هفتاد نفر از افراد قشون هندی بقتل رسیدند .

پس از این شکست وهن آور انگلیسها لازم دانستند که بهر قیمتی باشد دوباره اقتدار و شهرت نظامی خود را در عمان برقرار سازند و باینجهت سال بعد قشون معظمی از بمبی روانه ساختند . قشون مزبور در ماه مارس ۱۸۲۱ بحوالی بلده بنی بوعلی رسید و سربازان استخوان مقتولین جنگ سال قبل را بچشم دیدند که همانجا در صحرا پراکنده بود . مردان جنگی بنی بوعلی خواستند این دفعه هم رویه سابق را تعقیب کرده و دشمن را بوسیله جنگ و گریز مغلوب و متواری سازند لیکن خودشان شکست خوردند و سلاح خود را تسلیم دشمن نمودند . انگلیسها عده ای از ایشانرا با سارت بعمان و بمبی بردند و بعد از دو سال آنها را بخرج خود دوباره بوطنشان معاودت دادند لیکن طایفه مذکور از آن بیعت دیگر نتوانست قدی علم نماید و موقع و اهمیت سابق خود را در عمان بدست آورد .



در طول زمان ثابت گردید که معاهده عمومی سال ۱۸۲۰ بواسطه نزاع دائمی شیوخ عرب بایکدیگر نمی تواند حافظ امنیت و آرامش مطلق آبهای خلیج باشد و لازم است تجدید نظری در اوضاع جاریه آنجا بعمل آید . معاهده مزبور بر رؤسا و مشایخ بومی اجازه می داد که در دریا بایکدیگر بجنگند و فقط تجاوز به کشتی های مسافری و تجارتی را در حکم دزدی قرار داده و آنرا منع نموده بود لیکن اغلب رؤسای عشایر بعنوان وبهانه جنگ بشارت و راهزنی مشغول می شدند و مخصوصاً در موسم صید مروارید عاناً شروع بغارتگری و دزدی می کردند . باین جهت در سال ۱۸۳۵ انگلیسها مشایخ عرب را وادار نمودند که مصالحه بحری بایکدیگر منعقد ساخته و متعهد شوند که تا مدت ششماه جنگ دریاراموقوف بدارند و ضمناً دولت انگلیس متعهد شد که هیچ نوع مداخله ای در زرد و خورد های ایشان در خشکی ننماید . انعقاد

این مصالحه بقدری مفید و نافع واقع گردید که شیوخ مزبور تاسنہ ۱۸۴۳ همه ساله آنرا تجدید نمودند و از آن بیعد هم آنرا دهساله قرار دادند .
 با وجود این قرارداد گاهگاهی میان شیوخ عرب ، مخصوصاً مابین سلطان ابن سقر و دیگران مجادلاتی برپا می شد و اغلب هم انگلیسها مجبور بمداخله در کار ایشان می گردیدند ولی روی هم رفته از آن تاریخ بیعد اوضاع خلیج قرین آرامش و سکونت بود و دزدیهای مهمی در آنجا اتفاق نمی افتاد . پس از اختتام دورہ دهسالہ « صلح دریائی » قرارداد دیگری بنام « معاهدہ صلح دائمی » درسنہ ۱۸۵۳ منعقد گردید . شرایط این مصالحه تقریباً شبیه بمواد عهدنامہ اولی بود جز آنکه يك ماده مهم دیگر بدین مضمون بآن افزوده شده بود که « مصالحہ دریائی کنونی مصالحہ دائمی و ہمیشگی بوده و دولت انگلیس در اجرای کامل آن نظارت خواهد کرد » . بر طبق این ماده هر وقت نزاع و اختلافی مابین قبایل رخ میداد بجای آنکه طرفین متشبث بجنگ و خونریزی شوند بمصادر امور انگلیس در خلیج مراجعه کرده و احقاق حق خود را می نمودند .

بدین ترتیب دولت انگلیس پس از مجاهدات متمادی و فداکاریهای بسیار موفق گردید که صلح و آرامش را بر آبهای خلیج فارس مستقر سازد ولی مقصود او از اینهمه مساعی و اقدامات تنها حفظ منافع خودش نبود و وقتی درسنہ ۱۸۲۰ معاهدہ صلح عمومی را مابین طوایف عرب منعقد نمود و آنها را ملزم به ترك شرارت و دزدی ساخت مصالح سایر ملل را نیز در نظر داشت و بقصد منافع عمومی کار می کرد .



برای تکمیل این قسمت از تاریخ خلیج فارس لازم است ذکر ی هم از دزد و راهزن مشهور کویتی موسوم به رحمان بن جابر بکنیم . این شخص از سال

۱۸۰۰ تا مدت بیست سال باعث وحشت واضطراب نواحی خلیج بود و می توان ادعا کرد که هیچ يك از دزدان و راهزنان دریاهای دیگر بیای تهور و جسارت او نمی رسیدند . جابر تا مدت پنج سال با وهابیهها دوست و متحد بود ولی باشیوخ بحرین عداوت و دشمنی داشت . باینجهت وقتی در سنه ۱۸۱۶ سلطان مسقط خواست ببحرین حمله نماید و وهابیهها از شیخ بحرین طرفداری و حمایت کردند جابر دوستی خود را با ایشان قطع کرده با پادشاه عمان همدست شد و در موقعی هم که قشون مصری با وهابیهها می جنگید وی طرف مصریها را اختیار کرد و مساعدتهای عمده با ایشان نمود . بیاداش همین مساعدت عثمانی ها ایالت ساحلی موسوم به دمام را با و واگذار نمودند و وی در آنجا قلعه و استحکاماتی برپا نمود و آنرا مقر و ملجأ خود ساخت . جابر پنج یاشش کشتی بسیار بزرگ داشت که در هر يك از آنها دویست الی سیصد مرد مسلح بودند و بوسیله آنها در دریا بجهازات کویت و بحرین و مسقط و حتی بکشتی های بوشهر حمله نموده و هر کدام را که زورش می رسید اسیر می کرد . « بوکینگام »^۱ راجع باین شخص که وجودش شباهت به پهلوانان افسانه ها داشته است می گوید :

« پیروان و اتباع او که عدده آنها بدو هزار نفر بالغ می شد همه بوسیله دزدی و راهزنی امرار معاش می کردند و چون غالب آنها یا غلام سیاه زر خرید او بودند و یا بنده عبد و مطیع او باینجهت در موقع خشم و غضب بیرحمانه با جان آنها بازی می کرد و همان خونخواری و بیرحمی را که در حق دشمنان خود داشت در حق ایشان بخرج میداد . این رئیس سفاک و خونخوار در منتهای بساطت و سادگی لباس می پوشید و زندگی می کرد چنانکه اگر شخص غریبه ای او را میدید بین او و اتباع و غلامانش تمیز نمی داد اما این بساطت و سادگی را بحدی رسانیده بود که بکثافت

۱- « مسافرت در آشور و مد و ایران » تألیف « بوکینگام » .

و کراهِت منجر شده بود زیرا معمولاً پیراهنی می پوشید که از روز اول تاموقعی که پاره و مندرس می شد آنرا از تن خود در نمی آورد و نمی شست .

هیئت ظاهر رحمن بن جابر عبارت از بدنی بلند و باریک و دست و پائی طویل و لاغر بود که بر هر گوشه آن اثرات زخم گلوله و نیزه و شمشیر مشاهده می شد و رویهم رفته متجاوز از بیست جراحت در بدن داشت . قیافه او فوق العاده زشت و سبع بود و در این اواخر کور شدن يك چشم نیز بر کراهِت منظر او افزوده بود . مشارالیه در اواخر عمر تقریباً حکم یکی از امرای جزء را پیدا کرده و کمتر بدزدی و راهزنی می پرداخت و با آنکه در دوره شرارت خود مواظب بود که آسیب و گزندى بدولت انگلیس و اتباع آن نرساند معذلك مرگ او باعث استقرار امنیت و آرامش کامل در نواحی خلیج گردید .

جابر در سال ۱۸۱۶ با سلطان عمان متحد شده بجزیره بحرین که در آنوقت تابع وهابیها بود حمله برد لیکن در جنگ شکست خورد و فراراً بخاک ایران گریخت و وهابیها قلعه او را در دمام ویران نمودند . دو سال بعد مجدداً به دمام مراجعت کرد و مدتی در زد و خوردهای مشایخ عرب بایکدیگر مشارکت نمود . عاقبت بین او و شیوخ بحرین منازعه ای برپا شد و در یکی از جنگها چون خود را مغلوب و ناگزیر از تسلیم دید کشتیی را که در آن سوار بود بدست خود آتش زد و با کلیه همراهانش بهلاکت رسید . جابر در تمام عمر خود رعایت حال انگلیسها را کرده و مراقب بود که تصادمی بآنها پیدا نکند و از قرینه دوستی و رفاقت شخصی او بامأمورین انگلیسی در بوشهر معلوم می شود که با وجود معایبی که « بوکینگام » از او ذکر کرده است برخی صفات خوب و حسنه نیز در او بوده است .

باسعیدو . حکومت بمبئی پس از جنگ رأس الخیمه و سرکوبی دزدان دریائی بفکر افتاد که مرکز و اقامتگاهی بجهت توقف قوای دریائی انگلیس در خلیج فارس

تهیه نماید و در نظر داشت که نقطه‌ای را که برای این منظور انتخاب می‌نماید حتی المقدور مرکزیت داشته باشد تا کشتی‌ها با آسانی بتوانند از وقوع شرارت و دزدی جلوگیری کنند و بعلاوه قونسولگری انگلیس نیز از بوشهر بدانجا انتقال یابد بدین قصد چندین نقطه از قبیل رأس الخیمه و قشم و «دارستان» و کیش و «سلاخ» در نظر گرفته شد و هیچکدام مورد پسند واقع نگردید تا بالاخره در سنه ۱۸۲۲ با سعید و واقع در جزیره قشم برای این منظور انتخاب شد و قوای بحری انگلیس مقیم خلیج در آنجا تمرکز یافت لیکن طولی نکشید که بواسطه بدی آب و هوا و موجود نبودن لوازم زندگانی مجبور گردیدند آنجا را ترك گویند. امروزه چیزی که در این نقطه باقی است عبارت است از چند کلبه محقر و يك قبرستان بزرگ و يك مریضخانه مخروبه و يك مخزن كوچك زغال و انبار لوازم که سپرده بیکی از اهالی بومی است و گاهگاه بیرق انگلیس بر بالای آن افراشته می‌شود.

تجارت برده

در قرن گذشته دولت انگلیس برای الغاء برده فروشی در تمام عالم و مخصوصاً در سواحل شرقی افریقا و جنوب غربی آسیا مساعی جمیله مبذول داشته است . راجع بموضوع برده فروشی در قرن هفدهم و نظریه دولت انگلیس نسبت بآن اشاره ای در کتاب «هربرت» موسوم به «سفرنامه دودمور کاتون» شده است و منجمله مؤلف مزبور می گوید «در کشتی که سفیر انگلیس و همراهان او در سال ۱۶۲۶ از سورات بیندر عباس میرفتند متجاوز از سیصد غلام زر خرید بود که ایرانیها آنها را از هندوستان خریده و به مملکت خویش می بردند . . . » . در سال ۱۷۷۲ محاکم انگلستان قانونی وضع نمودند که بمحض آنکه غلامی وارد خاک جزایر بریطانی شود آزاد خواهد بود لیکن تجارت برده بوسیله جهازات انگلیسی همچنان متداول و معمول بود تا در سنه ۱۸۱۱ بموجب قانون دیگری تجارت مذکور بکلی غدغن گردید و مجازات آن نفی بلد و تبعید معین شد . در سال ۱۸۳۳ باوجود مخالفت های شدید اشخاص ذینفع حق مالکیت برده در تمام ممالک انگلیس ملغی گردید و پنج سال بعد آزادی مطلق کلیه غلامان اعلام شد . بعد از

آن کم کم موضوع الغاء برده فروشی بخارج از مملکت انگلستان هم سرایت کرد و سایر ملل نیز در این مسئله به بریطانیای کبیر تأسی جستند تا در سنه ۱۸۹۰ «کنفرانس عمومی بروکسل» برای منع تجارت سیاهان افریقائی تأسیس گردید.^۱

حال که بطور کلی رویه و سیاست انگلیس را نسبت بموضوع برده فروشی بیان کردیم لازم است ببینیم دولت مزبور بچه وسیله این مسئولیت اختیاری را که بمیل و اراده خود بعهد گرفته بود بانجام رسانیده و تا چه اندازه موفق بالغای تجارت برده در خلیج فارس گردید. چون نواحی مختلف خلیج همه از یکدیگر مجزا بوده و هر کدام کم و بیش استقلال سیاسی داشته اند اجرای این منظور بسیار سخت و دشوار بوده و طبیعتاً مدت های مدید وقت و استقامت لازم داشته است.

کسانی که مسئولیت الغای برده فروشی را بعهد گرفته بودند بایستی این نکته را رعایت نمایند که نظریه ملل اروپائی در قرن نوزدهم نسبت بآن موضوع هرچه بود قرآن آن را تجویز کرده و اجازه خرید و فروش غلام را بمسلمین داده بود. اگر طریقه اسیر کردن غلامان و طرز حمل و نقل ایشان بنقاط دوردست فجیع و رقت انگیز بود در عوض همینکه غلامان مذکور بمقصد معین می رسیدند اوضاع زندگانی آنها به مراتب بهتر از وضعیات ایشان در وطن خودشان می شد زیرا قوانین اسلامی بعضی حقوق و امتیازات برای آنها قائل شده بود مثلاً اربابان موظف بودند

۱- بعضی از مواد قرارداد این کنفرانس اثرات مهمی در اوضاع تجارت خلیج فارس داشت. در ماده ۲۷ قید شده بود که هر وقت غلامی بجهازات جنگی دول امضاکننده پناهنده بشود باید فوراً آزاد گردد. ماده ۲۸ بکلیه عمال دول امضاکننده اجازه میداد که اگر غلامی را علی رغم میل و اراده خودش درجهازات بومی اسیر و گرفتار ببینند هر گونه اقدام لازم را برای استخلاص و آزادی او بعمل آورند. در ماده ۴۲ بکشتی های جنگی دول امضاکننده اجازه میداد که هر کشتی را که ظرفیت آن کمتر از پانصد تن بوده و مظنون باشغال تجارت برده باشد در دریا تفتیش کرده و در صورت لزوم آن را توقیف نمایند. دول سه گانه انگلیس و فرانسه و عثمانی که در آنوقت در خلیج فارس نفوذ و اقتدار کلی داشتند این قرارداد را در سال ۱۸۹۲ امضا کرده و از همان تاریخ آنرا بموقع اجرا گذاشتند.

که خوراك و پوشاك غلام خود را بدهند و تا موقع مردن از او بخوبی نگاهداری کنند و برای او عروسی کرده و از اطفال وی مراقبت و نگاهداری نمایند. زندگانی غلامان در عربستان اگر سخت بود با زندگی متعارفی خود اعراب فرقی نداشت و بلکه از طرز معیشت و زندگی قبایل افریقائی بهتر بود. غلامان اغلب محل وثوق و اعتماد واقع شده بمناصب عالییه می رسیدند و همینکه دیانت اسلام را قبول می کردند می توانستند برای خود آزادی تام و تمام تحصیل نمایند مخصوصاً که قرآن آزاد کردن بندگان را در جزو ثوابهای بزرگ قرار داده بود. همه ساله عده کثیری از غلامان آزاد می شدند و با کمال مساوات و برابری با سایر مردم زندگی می کردند و اغلب بواسطه قوت و شجاعت خود و شهرتی که بامانت و درستکاری داشتند جلب اعتماد و اطمینان دیگران را کرده و بزودی ترقی می نمودند. مسلم است که يك چنین وضع ثابت و رضایت بخشی را بوسیله وضع قوانین و مقررات و حتی بزور قوه بحریه پادشاهی انگلیس هم ممکن نبود به آسانی بهم زد و از بین برد.

منبع صدور غلام بخلیج فارس مشرق افریقا بوده است و اعراب بتمام نواحی آن جا دست اندازی کرده و اهالی را باسارت می بردند (جز اقوام سومالی ساکن دماغه گاردافوئی را که مطابق قوانین اسلامی «حر» محسوب شده و مسلمانان اجازه خرید و فروش آنها را نداشتند و همچنین چند طایفه دیگر افریقائی از نژادهای مختلف که در تحت حمایت و مدافعه پر تغالی ها بودند). از این دو دسته گذشته سایر اهالی افریقا عموماً مورد حمله و دستبرد اعراب و تجار برده فروش واقع بودند که بوسائل عدیده آنها را شکار کرده و بقصد فروش باطراف می فرستادند و هیچگونه قانونی در میان نبود که از عملیات ایشان جلوگیری نماید. بنادر عمده ای که برده از آن جا صادر می گردید کیلوا و زنگبار و جوبه و براوا بودند. فصل تجارت برده عموماً موقع وزش بادهای موسمی جنوب غربی یعنی از

ماه مه تا ماه سپتامبر بوده است و در سایر مواقع سال جهازات تجارتی ما بین خلیج فارس و زنگبار و هندوستان به تجارت‌های مشروع اشتغال می‌ورزید زیرا از ماه اکتوبر تا اواخر آوریل بادهای موسمی شمال شرقی می‌وزد و حرکت کشتی‌ها در خطوط تجارتی سهل و آسان می‌باشد. رویهم‌رفته جهازات برده فروش سالی یکمربته آنهم فقط در عرض چندماه می‌توانستند برای خرید و حمل غلامان با فریقا بروند. مقصد و خط سیر غلامان را از بعد از خروج آنها از وطنشان نمی‌توان بطور قطع معین نمود. «کاپیتان کو لومب» می‌گوید «ردپا و اثر این بیچارگان را از موقعی که در حوالی بحیرات افریقا اسیر شده و در امتداد سواحل افریقا و عربستان حرکت می‌کنند تا موقعی که به بازار عمومی برده فروشی در رأس الحد می‌رسند می‌توان دنبال نمود لیکن از آنجا دیگر از نظر ناپدید شده و هیچگونه اثری از خط سیر آنها باقی نمی‌ماند. عاقبت بعد از فروخته شدن در بازار آنها را می‌بینیم که یا در آبهای عمان بغواصی و صید مروارید مشغولند، یا غلام مشایخ عرب شده‌اند و یا بنوکری و بندگی تجار ایرانی درآمده‌اند.»

انجمن الغاء برده فروشی در گزارش خود می‌نویسد «غلامان حتی ببصره و محمره نیز برده شده و از آنجا به حرمخانه‌های عثمانی هم داخل می‌شوند.» در خلیج فارس مرکز عمومی برای وارد کردن غلامان و خرید و فروش آنها موجود نبوده است. نماینده انگلیسی مقیم خلیج در سنه ۱۸۴۴ می‌نویسد: «مسقط و سور بنادر اولیه‌ایست که غلامان را از زنگبار و بحر احمر آورده و به ممالک عثمانی و ایران و سند و عربستان و سواحل غربی هندوستان صادر می‌کنند.» همین مؤلف می‌نویسد که در عرض سه ماهه اوت و سپتامبر و اکتوبر سال ۱۸۴۱ صد و هفده کشتی از جزیره خارگ گذشته است که ۱۲۱۷ غلام در آنها بوده است. بیست سال بعد نماینده انگلیس در مسقط گزارش داد که متجاوز از سیزده هزار

غلام از آن حوالی عبور کرده و از این عده تقریباً چهار هزار نفر در رأس الحد و بندر سور پیاده شده‌اند.

از مطالعه عهد و قراردادهائی که دولت انگلیس با حکمرانان مختلف نواحی خلیج منعقد ساخته است معلوم می‌شود که اقدامات آن دولت برای الغای تجارت برده تا چه اندازه پیشرفت حاصل نمود. دولت انگلیس در اجرای این نقشه بکلی دست تنها بود و دول دیگر نه فقط ابراز مساعدت و همراهی با او نمی‌کردند بلکه غالباً اسباب مزاحمت او را فراهم ساخته و در سر راه او موانع و مشکلات عدیده ایجاد می‌نمودند.

پس از محاربه سال ۱۸۲۰ انگلیسها با رؤسای جواسم قراردادی در رأس - الخیمه منعقد ساختند که ماده نهم آن می‌نویسد « اسیر کردن زنان و مردان و اطفال در سواحل افریقا و سایر نقاط و بردن ایشان بعنوان غلام در حکم غارت و دزدی دریاست و اعرابی که این معاهده را امضا نموده‌اند هرگز بدین کار مبادرت نخواهند ورزید ». لیکن رؤسای عشایر عرب اعتنائی بمقررات این عهد نامه نکرده و همچنان به عملیات برده‌فروشی سابق خود ادامه می‌دادند.

انگلیسها در سال ۱۸۱۲ معاهده‌ای با سلطان سعید امیر مسقط منعقد نمودند و بموجب آن اتباع سلطان را از فروش غلام بملل مسیحی ممنوع ساختند و بعلاوه قرار گذاشتند که یکنفر نماینده از طرف آنها در مستملکات افریقای شرقی سلطان اقامت نماید تا در تجارت برده تفتیش و نظارت کند و جهازاتی را که حامل غلام به ممالک عیسوی هستند توقیف کند. منظور اصلی از انعقاد این معاهده آن بود که تجارت برده ما بین افریقای شرقی و هندوستان ملغی گردد و چون هنوز موقع مناسب نبود که سلطان سعید را وادار به منع برده‌فروشی در تمام قلمرو مملکت و متصرفات خودش نمایند لهذا عمداً منطقه وسیعی ما بین ساحل افریقا و عمان

آزاد گذاشته شد تا اعراب در آن منطقه به تجارت غلام مشغول باشند. اتفاقاً احتیاط و پیش‌بینی انگلیسها در این مورد خیلی بموقع بود زیرا مسلمانان چون مطابق قوانین مذهبی خود خرید و فروش برده را مجاز می‌دانستند و در طول زمان عادت بداشتن غلام و زر خرید کرده بودند اگر بنا می‌شد یکمرتبه تجارت مذکور غدغن گردد موجبات شورش و هیجان آنها فراهم می‌آمد. بعلاوه هرگاه در قلمرو سلطنت مسقط بیش از این سخت‌گیری می‌شد تجارت برده در ممالک ایران و عثمانی و سایر امارت‌نشینهای مستقل مانند قطیف توسعه می‌یافت و چون هنوز با ممالک مزبور قراردادی برای الغای برده‌فروشی منعقد نگردیده بود لهذا کلیه مساعی انگلیسها بی‌نتیجه می‌ماند.

در سنه ۱۸۳۸ دولت انگلیس سلطان مسقط را راضی نمود که در مواعیدنامه سال ۱۸۲۲ تغییراتی بدهد و مقررات جدیدی بر شرایط سابق آن بیفزاید. مطابق این مقررات بکشتی‌های انگلیسی اجازه داده شد که هرگاه جهازات عمانی را در خارج از منطقه مجاز مظنون باشند به تجارت برده بدانند آنها را تفتیش نمایند و در صورتیکه ثابت شود که جهازات مذکور حامل غلام بجهت فروش هستند آنها را توقیف کنند. این معاهده در تعقیب قراردادهای دیگری منعقد گردید که همان اوقات با سایر مشایخ عرب بسته شده و ما شرح آنرا در صفحات بعد خواهیم داد.

در سال ۱۸۴۵ عهدنامه جدیدی منعقد شد و به موجب آن سلطان مسقط متعهد گردید که اولاً صدور برده را از متصرفات خود در افریقا اکیداً غدغن کرده و

۱- خرید و فروش اهالی سوماتالی به عنوان برده نیز غدغن گردید و مجازات آن در ردیف مجازاتهای دزدان دریائی قرار داده شد زیرا فقهای اسلام قوم مزبور را «حر» دانسته و اسیر کردن آنها را تحریم نموده بودند. مطابق قرارداد جدید بنادر کوادر و چاه‌بهار نیز بروی تجارت برده مسدود گردید.

متخلفین را به شدیدترین مجازات‌ها تنبیه نماید. ثانیاً ورود غلام را از هر نقطهٔ افریقا به مستملکات خود در آسیا ممنوع سازد. ثالثاً نفوذ و اقتدار خود را به کار برده و شیوخ عربستان و بحر احمر و خلیج فارس را وادار نماید که از ورود غلامان افریقائی به ممالک خود جلوگیری به عمل آورند. بر طبق این قرارداد به جهازات بحریهٔ شاهی و بحریهٔ هندوستان و کمپانی هند شرقی اجازه داده شد که کشتی‌های عمانی را که مشغول تجارت برده هستند توقیف و ضبط نمایند. ضمناً معاهده‌ای هم قریب به همین مضمون با سحرار که در آنوقت امارت نشینی مستقل بود منعقد گردید و متعاقب آن قانونی از پارلمان انگلیس گذشته معاهدات مذکور را تصویب نمود و به صاحب‌منصبان انگلیسی اجازه شد که مقررات آن را به موقع اجرا بگذارند.^۱

کلیه قراردادهای مذکور با سلطان سعید که در آن وقت پادشاه مسقط و زنگبار بود منعقد گردیده بود لیکن پس از وفات او در سنه ۱۸۵۶ چون حکومت مسقط و زنگبار از یکدیگر مجزا شد و کم‌کم اجرای مقررات عهدنامهٔ سابق بتعویق افتاد دوباره در سنه ۱۸۷۳ قراردادهای جداگانه‌ای با امرای مسقط و زنگبار بسته شد. به موجب قرارداد جدید وارد کردن غلام بایالات متصرفی سلطان مسقط اکیداً غدغن گردید و مقرر شد که کشتی‌های انگلیسی جهازات حامل برده را توقیف نمایند. کلیه بازارهای خرید و فروش غلام رسماً بسته شد و سلطان متعهد گردید که با تمام قوا در حمایت و نگاهداری غلامان آزاد شده بکوشد. دولت انگلیس نیز تعهد کرد که در ایالات تحت‌الحمایهٔ خود در هندوستان از خرید و فروش و نگاهداری غلام جلوگیری بعمل آورد. اما از تمام شرایط عهدنامهٔ مذکور

۱- در سنه ۱۸۶۸ به قنصل انگلیس در مسقط اجازه داده شد که هر يك از اتباع انگلیس را که متهم به خرید و فروش برده باشند شخصاً محاکمه نماید.

مهمتر ماده‌ای بود که بموجب آن هر کس قدم بخاک سلطان مسقط می گذاشت آزاد مطلق محسوب می گردید . از طرف دیگر پادشاه زنگبار نیز معاهده‌ای بست که از آن ببعد تجارت برده را در قلمرو مملکت خود موقوف نماید^۱.

مابین سنوات ۱۸۳۸ و ۱۸۴۷ قراردادهای دیگری شبیه بقرار داد سلطان مسقط با مشایخ مختلف عمان منعقد گردید و بموجب آن پنج نفر از شیوخ مستقل متعهد شدند حمل و نقل برده را بوسیلهٔ جهازات اتباع خود غدغن نمایند و ضمناً اجازه دادند که کشتی‌های مظنون مورد تفتیش واقع شده و در صورت اثبات جرم آنها توقیف گردند . در سال ۱۸۵۶ بموجب معاهدات جداگانه هر يك از شیوخ عمان تعهد کردند که اگر غلامی وارد خاک آنها شود او را گرفته تسلیم مأمورین دولت انگلیس نمایند .

شیخ بحرین نیز معاهدهٔ شیوخ عمان را قبول و امضا کرد و بعلاوه در سنه ۱۸۶۱ قرارداد مهم دیگری بست که از تجارت برده و سایر عملیات بیرویه در دریا خودداری نماید بشرط آنکه دولت انگلیس از او حمایت کند^۲.

اما راجع بایران ، شاه در اثر اقدامات نمایندهٔ سیاسی انگلیس مقیم طهران فرمانی در سنه ۱۸۴۸ صادر نمود و بموجب آن ورود و صدور برده را در خاک ایران از راه دریا غدغن کرد ولی قراری در خصوص منع تجارت مذکور از راه خشکی نداد . برای اجرای این فرمان در سنه ۱۸۵۱ قراردادی به مدت یازده سال مابین دولت ایران و انگلیس منعقد گردید و بکشتی‌های جنگی انگلیس اجازه داده شد که جهازات تجارتی ایران را تفتیش نمایند که بحمل و نقل غلامان افریقائی

۱- قبل از آن تاریخ به غلامان زنگبار اجازه داده نمیشد که از اول ژانویه تا اول ماه مه در آبهای واقع در قلمرو حکومت سلطان زنگبار مسافرت نمایند . بنابراین تا مدت چهار ماه تجارت برده ممنوع و در بقیهٔ مدت سال مجاز بوده است .

۲- راجع به تجارت برده هیچگونه قراردادی با شیوخ قطر و حساو کویت بسته نشد .

مبادرت نورزند ولی شرط شد که تفتیش جهازات مظنون باحضور مأمورین رسمی ایران بعمل آید و اگر در جهازی غلام سیاه یافت گردید غلامان را انگلیسها با خود ببرند و کشتی را تسلیم دولت ایران نمایند. ضمناً مقرر شد که غلامانی که از مأمورین ایران در بوشهر تذکره می گیرند در موقع مسافرت دریا آزاد باشند و کسی متعرض حال ایشان نگردد. قرارداد مذکور پس از خاتمه جنگ ایران و انگلیس در سال ۱۸۵۶ مجدداً در حین انعقاد صلح مملکتین در پاریس به مدت ده سال تمدید یافت و همچنان باقی بود تا در سال ۱۸۸۲ که بجای آن معاهده دیگری در طهران منعقد گردید.

تنها دولت دیگری که در موضوع تجارت برده در خلیج فارس مداخله داشت و باید در خصوص آن گفتگو کنیم دولت عثمانی است. غیر از فرمانی که پاشای بغداد در سنه ۱۸۱۲ صادر کرد و مقرر گردانید که اگر اهالی هندوستان بعنوان غلامی در بصره فروخته شوند آنها را بنمایند انگلیس در آنجا تسلیم نماید تا سنه ۱۸۴۷ هیچگونه اقدام دیگری از طرف بابعالی عثمانی برای الغای برده فروشی بعمل نیامد. در سال مذکور سلطان عثمانی بناً بتقاضای دولت انگلیس فرمانی صادر کرد و جهازات تجارتی مملکت خود را از مداخله در تجارت برده منع نمود. در سنه ۱۸۸۰ قراردادی مابین دولت انگلیس و دربار استانبول منعقد گردید و بموجب آن دولت عثمانی متعهد شد که از ورود برده بقلمرو آن مملکت جلوگیری نماید و اجازه صدور غلامان را هم بخارج ندهد مگر آنکه سمت نوکری شخصی داشته و همراه اربابان خود مسافرت کنند.

این بود خلاصه ای از اقدامات سیاسی و حقوقی که دولت انگلیس در راه الغای برده فروشی بعمل آورد. حال لازم است ببینیم دولت مزبور از قراردادهایی که با ایالات و ممالک مختلفه بسته بود بچه وسیله استفاده کرده و آنها را چگونه

برای اجرای مقصود خویش بموقع اجرا گذاشته است. در ابتدای کار بواسطه اختلافات محلی فوق العاده‌ای که در نواحی خلیج موجود است دولت انگلیس مجبور بود موضوع الغاء برده فروشی را تا اندازه مهمی بحسن تدبیر و بصیرت مأمورین خود در خلیج واگذار نماید لیکن همین که در سنه ۱۸۵۲ معاهدات سابق الذکر با دولت ایران و عثمانی و ایالات مستقل عربستان بسته شد موقع آن فرا رسید که اقدامات مجدانه رسمی در این زمینه بعمل آید.

ابتدا انگلیسها اجازه نداشتند و نمی توانستند بوسیله جهازات خود در خلیج فارس و آبهای مجاور آن تفتیش و نظارت کنند لیکن در سنه ۱۸۵۲ یکی از کشتی‌های بحریه هندوستان موسوم به «دجله» در مدخل خلیج ساخلو گذاشته شد که ساحل بطانه و سایر نقاط مظنون را مورد تفتیش و مراقبت قرار دهد و از جهازات حامل برده که میان افریقای شرقی و عمان رفت و آمد می کنند جلوگیری بعمل آورد. اما رفته رفته معلوم شد که قوا و مهمات کشتی مذکور برای انجام وظیفه مهم و سنگینی که بعهده آن محول شده است کافی نیست و از ساکنین نواحی خلیج نیز نمی توان انتظار معاضدت و تشریک مساعی داشت. باین جهت ثابت گردید که برای جلوگیری قطعی از تجارت برده باید نظارت و مراقبت کامل در سواحل افریقا که غلام از آنجا صادر می شد بعمل آید ولی سواحل مذکور طول و وسعت بسیار داشت و چون بقدر کافی کشتی برای حراست آن موجود نبود لهذا نتایج مطلوبه از این اقدامات حاصل نگردید چنانکه مابین سنوات ۱۸۵۲ و ۱۸۵۵ مأمورین انگلیس در خلیج فقط ۷۸ غلام را توانستند آزاد کنند.

بمرور ایام مأمورین منع تجارت برده بیشتر متوجه این نکته شدند که جلوگیری از خرید و فروش غلام باید در خارج از حدود خلیج فارس بعمل آید نه در داخل آن و اگر از صدور برده در خود افریقا جلوگیری شود و اصلاً اجازه

ندهند که غلامی وارد آبهای خلیج گردد بسیاری از اشکالات سیاسی خلیج فارس مرتفع خواهد شد. کشتی «فالکلاند» که مابین جاسک و سحر مأموریت داشت پیشرفتهای عمده‌ای در منع این تجارت حاصل نکرد و وارد کردن غلامان بعدهای خیلی زیاد در سواحل ایران ادامه داشت. در سال ۱۸۶۰ نماینده سیاسی انگلیس مقیم زنگبار تخمین زده بود که سالیانه متجاوز از ده هزار غلام از افریقای شرقی بخارج صادر می‌گردد. به عبارت اخیری اقدامات ضد برده فروشی چندان مفید و مؤثر واقع نشده و در سال ۱۸۶۲ هنوز تجارت مذکور به شدت سابق خود باقی بود. در اوایل سال ۱۸۷۰ جهازات جنگی انگلیسی موسوم به «پرستو» و «کرکس» که مأمور ساختن و اسیر شدن اقدامات مهمی انجام داده و نسبتاً پیشرفتهائی حاصل کردند. جهاز «کرکس» یک کشتی بزرگ را که حامل ۱۶۹ نفر غلام از زن و مرد و اطفال کوچک بود اسیر ساخت و ناخدای آن را سلطان مسقط محبوس نموده و کشتی را آتش زد. در این موقع از طرف مأمورین انگلیس بکلیه شیوخی که با دولت بریطانی عهدنامه بسته بودند یادآوری شد که تعهدات خود را انجام دهند و در نتیجه اقدامات مؤثری برای منع تجارت برده بعمل آمد. از توصیفی که روزنامه تایمز هندوستان مورخه اکتوبر ۱۸۷۲ راجع بکشتی اسیر شده فوق‌الذکر نموده است معلوم می‌شود که تجار برده فروش تا چه اندازه بقساوت و وحشیگری رفتار می‌کرده‌اند. روزنامه مذکور می‌نویسد:

«در آن موقع ممکن نبود عده حقیقی غلامان را معین نمود زیرا همه در يك محوطه كوچك عرشه گرد آمده و وضع رقت انگیز ایشان شباهت بلانۀ مورچگان پیدا کرده بود. محل سکونت این بیچارگان بقدر يك انگشت در لجن و کثافت فرو رفته و بوی متعفن از آن متصاعد بود. در انبار تحتانی کشتی یکعده اطفال بیگناه و بدبخت که گرفتار زخم آبله و سایر امراض بودند روی هم ریخته و یکی

از فجیع ترین مناظر عالم انسانیت را تشکیل می دادند. کثافت و آلودگی کشتی بقدری بود که خود ملاحان هم بصعوبت در قسمت های فوقانی آن زیست می کردند. وقتی غلامان را بجهاز « کرکس » انتقال دادند بیچاره ها بقدری ضعیف و فرسوده بودند که قوت حرکت از ایشان ساقط شده بود و آنها را بر روی تخته حمل و نقل می دادند. همه کس متعجب است که این بینوایان در مقابل آن همه شدائد و مشقات چگونه تاب آورده و استقامت ورزیده اند. . . . اما از همه این کیفیات فجیح تر و هولناکتر داستانی بود که خود غلامان از مظالم اعراب نقل می کردند و می گفتند وقتی آبله در میان ایشان بروز کرد عرب های قسی القلب يك يك ایشان را از کشتی بدریا می انداختند بطوری که بعد از چند روز چهل نفر از آنها بدین ترتیب بهلاکت رسیدند .

در سنه ۱۸۷۱ کمیته ای از طرف مجلس عوام انگلیس برای رسیدگی بموضوع برده فروشی معین گردید و « سر بارقل فرز » از جانب کمیته مزبور بزنگبار رفته و در آنجا معاهده ای راجع بـالغاء تجارت برده با سلطان منعقد ساخت . متعاقب انعقاد این قرار داد کشتی جنگی انگلیس موسوم بـه « لندن » مأمور ساخلوی سواحل زنگبار شد که از صدور غلام از آنجا جلوگیری بعمل آورد . کشتی مذکور مدت ده سال در زنگبار توقف نمود و در عرض این مدت « خرید و فروش کلی غلام بطور موقت موقوف گردید لیکن باز عده های قلیل کنیز و غلام بخلیج فارس صادر می شد و تجار این حیل را بکار می بردند که برای رهائی از تفتیشات کشتی های انگلیسی بیرق فرانسه را بجهازات خود نصب می نمودند . اما باوجود آنکه برده فروشی بمقادیر کم هنوز رواج داشت امیدواری کامل میرفت که دیر یا زود تجارت مزبور بخودی خود از میان برود و منسوخ گردد . در اوایل سال ۱۸۸۰ برده فروشی مجدداً رواج و شیوع یافت و علت آن این بود که اولاً جهاز « لندن » از زنگبار

رفته بود و ثانیاً قحطی بسیار شدیدی در آن مملکت بروز کرده و بواسطه سختی امر معیشت قیمت غلامان تنزل یافته بود . بعلاوه پیش آمدهای ناگوار سودان هم تا اندازه مهمی از نفوذ و اعتبار دولت انگلیس کاسته و مساعی آنرا در موضوع الغاء برده فروشی بی اثر نمود .

باین واسطه جهازات جنگی انگلیس بر تفتیش و مراقبت خود افزودند لیکن باوجود همه این مراقبت ها و با آنکه کشتی های مظنون مرتباً مورد تفتیش و نظارت واقع شده و غالباً تجار برده فروش دستگیر و محبوس می گردیدند معذلك تجارت برده باز بوسائل غیر معلومی باقی بود و حتی روز بروز هم توسعه می یافت . اهالی بطانه ظاهراً بیش از سایر قبایل عرب در این امر مداخله داشته و بندر سور واقع در نزدیکی رأس الحد مرکز عمده برده فروشی بوده است . در اوایل سال ۱۸۹۰ استعمال بیرق فرانسه برای فرار از تفتیشات بحری در کشتی های متعلق با اهالی مسقط و سور عمومیت پیدا کرده و رفته رفته جهازات حامل برده دائره ایاب و ذهاب خود را تابصره نیز توسعه دادند . سلطان ترکی پادشاه مسقط با آنکه بی نهایت متمایل بود که در اجرای سیاست ضد برده با دولت انگلیس مساعدت و تشریک مساعی نماید لیکن از ترس فرانسویها جرأت نمی کرد از جهازات قاچاق جلوگیری بعمل آورد .

در نتیجه تحقیقات معلوم شد که سیاهان افریقائی را کشتی های سور بدان بندر میآورند و غالب آنها برای پی گم کردن بیرق فرانسه را استعمال می نمایند . غلامان معمولاً در خود سور از کشتی پیاده میشدند لیکن صاحبان جهازات شرکا و همدستانی در رأس الحد و سایر نقاط داشتند و همین که بوسیله ایشان از رسیدن کشتی های جنگی انگلیس مستحضر می شدند اسرای خود را در « جمیله » یا « لشخره » پیاده کرده و از آنجا آنها را از راه خشکی بسور و سایر مراکز برده

فروشی می بردند . در اینوقت تقریباً سالیانه سیصد غلام بسور وارد می شد و همه آنها از طریق خشکی بایالات عمان و بحرین اعزام می گردیدند . بندر سور بزودی در تجارت برده کسب شهرت و اهمیت کرد و بالنتیجه ثابت گردید که برای جلوگیری قطعی از این تجارت مذموم باید بازار برده فروشی سور را از میان برد ولی مانع عمده در راه اجرای این مقصود مدافعه شدیدی بود که فرانسویها از بیرق خود می کردند و حمایتی که عمال و نمایندگان « آزادی و مساوات و برادری » از تجارت برده بعمل می آوردند . کشتی های انگلیسی همچنان بتوقیف و ضبط جهازات حامل برده ادامه می دادند لیکن بواسطه اصرار و پافشاری فرانسویها در موضوع حمایت از بیرق خود اشکالات سیاسی عمده تولید می گردید .

در نتیجه انگلیسها از سنه ۱۸۹۶ تا مدت سه سال دست از تفتیش و نظارت خود در آبهای مجاور عمان کشیدند . باین واسطه میزان واردات برده مخصوصاً در سور خیلی زیاد شد چنانکه نماینده سیاسی انگلیس مقیم مسقط گزارش داده بود که در عرض سنوات ۱۹۰۰ و ۱۹۰۱ در حدود هزار غلام سیاه افریقائی بسور وارد گردیده و در سال ۱۹۰۲ نیز تجارت برده همچنان رواج و رونق داشته است . مادامی که موضوع بیرق فرانسه حل نشده بود اوضاع بهمان حال باقی بود و مسئله جلوگیری از فروش برده عملی نمی شد .

در این اثنا از ناحیه بسیار دوری ضربت سخت و ناگواری بتجار برده فروش عمان وارد آمد . حاکم پرتغالی موزامبیک اطلاع حاصل نمود که یکدسته از جهازات مظنون عرب در خلیج « ساماکو » واقع در صد میلی شمال موزامبیک لنگر انداخته اند و پس از تحقیقات کامل معلوم شد که عده ای از اعراب عمانی ناحیه مذکور را بزور بتصرف خود در آورده و بکماک شیخ ساماکو مشغول خرید و صدور غلام هستند . کشتی های جنگی پرتغالی بمحل اقامت ایشان حمله برده و دوازده فروند

جهازات آنان را که اغلب هم بیرق فرانسه همراه داشتند اسیر نمودند و در مقر ایشان ۷۲۵ غلام پیدا کردند. سپس پرتغالیها، اعراب را محاکمه کرده و آنها را محکوم به ۲۵ سال تبعید بسر زمین «آنگولا» نمودند. محبوسین مذکور یا از اهالی سور و عمان بودند و یا از افراد قبایل بنی بوعلی و جنابه. این حادثه ضربت بسیار سختی بسوداگران سور و بتجارت عمومی برده در خلیج فارس وارد آورد لیکن در عین حال ثابت نمود که برده فروشی هنوز کاملاً رواج دارد و تشکیلات منظمی برای تجارت آن در کار است. يك اقدام مفید و مؤثر دیگر که در سنه ۱۹۰۵ بعمل آمد این بود که دیوان داوری لاهه مقرراتی راجع باستعمال بیرق فرانسه در عمان وضع نمود و بالنتیجه نماینده سیاسی آن دولت در محل مجبور شد استعمال بیرق فرانسه را توسط جهازات بومی محدود سازد.

تا کنون راجع به تجارت برده در ایران یعنی در سواحل فارس و مکران چیزی نگفتیم. با آنکه تجارت مذکور در خاک ایران مانند عربستان شیوع و توسعه نداشت معذک اغلب برده فروشی بدانجا هم سرایت می کرد و صادر کنندگان آن بازتجار سور بودند. مأمورین دولتی ایران مخصوصاً در شیراز مقررات عهدنامه های سال ۱۸۵۱ و ۱۸۸۲ را عمداً نقض می نمودند و برای الغاء برده فروشی هیچگونه مساعدتی بادولت انگلیس نمی کردند. در سواحل مکران برده بخارج صادر می شد بدین معنی که مزدوران تجار بلوچ های بیچاره را دستگیر کرده و آنها را بدلالان عمانی میفروختند. در سال ۱۹۰۴ از بین ۹۵ نفر غلام که در مسقط آزاد شدند شصت نفر آنها ایرانی یا بلوچ بودند که همگی از مکران بساحل بطنانه واقع در عمان فرستاده شده بودند. اغلب غلامان سواحل ایران به بندر گوادر که جزو مضافات عمان بود یا به تلگراف خانه انگلیسها در جاسک پناهنده میشدند.

جهازات. در اینجا بی مناسبت نیست نوع جهازات مخصوص تجارت برده

را تشریح کنیم و برای این مقصود بهتر است عین توصیفی را که «کاپیتان کولومب» در سنه ۱۴۷۳ از جهازات مذکور نموده است نقل نمائیم تا مشکلات و مشقات کسانی که مأمور جلوگیری از برده فروشی بودند بهتر معلوم شود. «کولومب» می گوید: «کشتی های حامل برده و جهازات دیگری که مابین عمان و زنگبار به تجارت مشغولند عموماً بر دو نوعند و بنام بغله موسوم می باشند. بغله های کوچک شبیه بقایق های متعارفی است و بزرگترین آنها را که تاکنون من دیده ام بیش از ۳۵۰ تن ظرفیت نداشته است.

بغله از هر حیث شبیه بگلایی است که آنرا از طول نصف کرده باشند. این جهازات اغلب عرشه ندارند و معمولاً در قسمت فوقانی آنها حجرات وسیعی است که ناخدا و خانواده او یا مسافرین متشخص تر در آنها می نشینند.

بغله دارای دو دگل است یکی بزرگ و دیگری کوچک و همچنین دارای دو بادیان است که یکی رادر موقع روز و آرامی هوا بکار می برند و دیگری را در وقت شب و انقلاب دریا.

جهازات مذکور فوق العاده سریع السیرند چنانکه در موقع وزش باد تند و ترین کشتی های جنگی ما از تعاقب آنها عاجز مانده و بگرد آنها نمیرسند. من خودم هر وقت با کشتی های بخاری بسرعت ساعتی ده میل و نیم بتعقیب آنها رفتم موفق بر رسیدن بآنها نشده ام.

بغله ها عموماً شکاف دار و غیر محفوظند و سالیانه عده کثیری از آنها در دریا می شکنند و غرق می شود ولی چون همیشه در مجاورت ساحل حرکت می کنند به این جهت مسافرین آنها زیاد تلف نمی شوند. وقتی بغله بسرعت حرکت می کند اگر بخواهند آن را نگاهدارند بفوریت می شکنند و از هم متلاشی می شود. . . هر بغله خواه اشتغال به تجارت مشروع داشته باشد و خواه به تجارت غیر مشروع

اسلحه با خود حمل می‌کند و سلاح آن عموماً عبارتست از تفنگ و شمشیر و نیزه و سپر ولی هیچوقت توپ همراه نمی‌برد. آبراً معمولاً در چلیک‌های بزرگ که از صد تا صد و پنجاه «گالون» ظرفیت دارد حمل می‌نمایند.

در حین مسافرت بطور کلی با غلامان بدرفتاری نمی‌شده است ولی گاهی هم چنانکه سابقاً اشاره کردیم ظلم و قساوت فوق‌العاده در حق ایشان بعمل می‌آمده است. «کاپیتان کولومب» می‌گوید:

«وضع و حال غلامان در موقع عبور از دریای عربستان چندان فرقی با حال حاصبان‌شان ندارد جز آنکه جای آنها قدری تنگ‌تر است و به این واسطه مجبورند بیکدیگر بچسبند. البته یکنفر انگلیسی تاب صدمات و مشقات چنین مسافرتی را نخواهد داشت و اگر دچار آن بشود یقیناً از پا در خواهد آمد لیکن هرگاه طریقه مسافرت خود اعراب و خانواده آنها را از عربستان بزرگبار در نظر بگیریم خواهیم دید که بهیچوجه تبعیضی در حق غلامان نمی‌شود و ظلم و اجحافی در کار ایشان نیست. باید دانست که ازدحام و تنگی جا آن قدر که اروپائیان و آسیائیان را صدمه و زحمت می‌دهد بحال سیاهان آفریقائی مؤثر واقع نمی‌شود و بهمین جهت غالباً مشاهده می‌کنیم که غلامان مشقات و صدمات مسافرت را به آسانی تحمل کرده و حتی در حین سفر چاق و فربه می‌شوند و غالباً از وضع خود راضی هستند. ولی وای بوقتی که مرض و قحطی در میان آنها بیفتد زیرا آنوقت خدا می‌داند که این جماعت بیچارگان بچه‌حال و روزی خواهند افتاد! با وجود اینها اگر از من بپرسند ترجیح خواهیم داد که دو هفته بوضع زندگی غلامان در بغله‌های اعراب بمانم تا آنکه يك شب را در کلبه دهاقین جنوب ایرلند که اربابان آنها مبالغه‌نکست پول در بمانك دارند بسر برم. . . . آنچه را که من اینجا شرح می‌دهم با چشم خویش مشاهده نموده‌ام و از روی مشاهدات خود در قضایا حکمیت

می‌کنم.»

نماینده سیاسی انگلیس مقیم خلیج در سال ۱۸۴۴ نوشته است: «رفتاری که باسیاهان افریقائی می‌شود بهیچوجه سخت و ظالمانه نیست و در موقع مسافرت دریا حتی دست و پای ایشان را هم از زنجیر باز کرده و آنها را کاملاً آزادمی‌گذارند. غذای آنها عبارت از مقدار کافی برنج و خرما و ماهی است و يك قطعه پارچه ضخیم هم دارند که برای ستر عورت بکمر خود می‌پیچند. غلامان از موقعی که به مقصد معین رسیده و فروخته می‌شوند زندگانی‌شان قرین آسایش و رفاه می‌گردد زیرا خریداران آنها چون پول داده‌اند آنها را جزو مایملک بهادار خود می‌شمرند و کمال مراقبت را در باره خوراک و لباس ایشان بعمل می‌آورند که مبادا بیمار شوند و بمیرند. در عوض آنها هم با کمال میل و رغبت خاطر کار می‌کنند و علی‌الظاهر از زندگانی خود بسیار راضی و خشنودند.»

وظیفه مأمورین منع تجارت برده هر چند در ظاهر آسان به نظر می‌رسد ولی در حقیقت بسیار سخت و دشوار بوده است. جهازات انگلیسی مأمور جلوگیری از برده فروشی اقتدار و اختیار زیاد داشته‌اند لیکن اغلب بزحمت می‌توانستند از اختیارات خود استفاده کرده و قدرت خویش را به کار برند. از جمله دستوراتی که برای توقیف جهازات حامل برده بصاحب منصبان انگلیسی داده شده بود یکی این بود که «اگر در ضمن تجسس‌ات و تفتیشات خود یقین حاصل کردید که جهازی اشتغال به تجارت برده دارد و مشمول مقرراتی است که بشما ابلاغ شده است می‌توانید آنرا توقیف نمائید و مأخذ شما برای آنکه کشتی‌ها را مشغول به تجارت و حمل برده تشخیص دهید آنستکه اولاً در کشتی غلام سیاه ببینید و ثانیاً اسباب و ادوات مربوط به اسیر کردن غلامان از قبیل دام شکاری و غل و زنجیر و امثال آنرا در آن پیدا کنید.»

تا سال ۱۸۸۹ مرسوم بود که کلیه غلامان آزادشده را به بمبئی می فرستادند مگر آنکه خود آنها متمایل می شدند که در خلیج فارس بمانند. ولی بالاخره اولیای حکومت هند چون ازدیاد روزافزون سیاهان را در قلمرو حکمرانی خویش باعث اختلال اوضاع و بهم خوردن انتظامات می دانستند مصمم شدند که محل دیگری را برای اعزام ایشان پیدا کنند و عاقبت پس از مطالعات زیاد افریقای شرقی را برای این منظور انتخاب نمودند. ضمناً اولیای دولت زنگبار با این تصمیم موافقت کرده و ترتیبی دادند که غلامان آزاد شده پس از عزیمت از خلیج فارس در نخلستانهای سلطان مشغول کشت و زراعت شوند.

بنابر آنچه در این فصل گفته شد بخوبی معلوم گردید که موضوع الغاء تجارت برده در آبهای خلیج فارس کار سهل و آسانی نبوده و برای دولت انگلیس زحمات و مشقات فوق العاده داشته است. و وسائل و تدابیری که بریطانیای کبیر برای جلوگیری از تجارت برده اتخاذ نموده بود در طول زمان کامل تر و مؤثر تر گردید لیکن هنوز این موضوع بکلی خاتمه نیافته است و گاهگاه دزدیهایی در دریا اتفاق می افتد و شاید برده فروشی نیز به مقدار خیلی کم هنوز رواج دارد اما البته هر وقت این قبیل عملیات کشف گردد مرتکبین آن سریعاً تنبیه و مجازات می شوند. اگر اقدامات دولت انگلیس برای از میان بردن اصول برده فروشی در نواحی خلیج فارس کاملاً و بطور دلخواه مفید و مؤثر واقع نشده است انصافاً نمی توان آن را حمل بر مسامحه و عدم مراقبت مأمورین آن دولت در گذشته و حال نمود و هیچگونه مسئولیتی را متوجه ایشان دانست.

توسعه امارت نشین های عرب

در قرن نوزدهم یکعده از ایالات عربستان کم و بیش استقلال سیاسی یافتند و ظهور آنها تأثیرات مهمی در اوضاع عمومی خلیج فارس نمود. اینک ما شمه ای از تاریخچه هر کدام را در اینجا ذکر می کنیم:

مسقط - تا این تاریخ مسقط جزو ایالات و متصرفات وسیعه امام عمان بشمار می رفت. در سال ۱۷۹۳ سلطان ابن احمد بر علیه عم خود سید حامد که در آن وقت امام عمان بود قیام و طغیان نمود و پس از متصرف شدن قلاع مسقط و مائرا و بر که وسایر استحکامات ساحلی لقب سلطانی اختیار کرده و مستقلاً به سلطنت پرداخت. از آن تاریخ حکومت بمبئی مستقیماً با سلطان مسقط داخل ارتباط تجارتي و سیاسی گردید و در طول زمان روابط مزبور وسیع تر و مستحکم تر گشت تا آن وقت منافع تجارتي انگلیسها را یکنفر دلال بومی در مسقط اداره می کرد زیرا چنانکه در فصول سابق دیدیم به انگلیسها اجازه داده نشده بود در آنجا تجارتخانه دائر نمایند. در سال ۱۷۹۸ حکومت بمبئی یکنفر ایرانی متنفذ موسوم به مهدی علی خان را بسمت نمایندگی انگلیس در بوشهر انتخاب نمود و به او دستور داد که به مسقط رفته و

میزان تمایلات سید سلطان را نسبت به فرانسویها بسنجد و سعی نماید که او را از مساعدت با ایشان باز دارد. بعلاوه به او دستور داده شد که بعملیات نماینده بومی کمپانی در مسقط رسیدگی نماید و در صورت امکان اجازه نامه‌ای برای تأسیس تجارتخانه انگلیسی در آنجا بگیرد و ضمناً اگر سلطان مسقط متعهد شود که فرانسویها را از عمان خارج کند به او وعده بدهد که یکنفر جراح قابل بجهت پرستاری و مراقبت وی از هندوستان بخواهد.

دیری نگذشت که معاهده‌ای بین انگلیس و مسقط منعقد گردید و سید سلطان متعهد شد که اولاً در مسائل بین‌المللی همیشه جانب دولت انگلیس را اختیار نماید. ثانیاً فرانسویها و هلندیها اجازه ندهد که در مملکت او برای مقاصد تجارتی و غیره اقامت کنند و بعلاوه کلیه مستخدمین فرانسوی را که در خدمت او هستند اخراج نماید. ثالثاً جهازات فرانسوی را از توقف در مسقط و خرید و فروش اجناس در آنجا ممنوع سازد. رابعاً در صورت وقوع جنگ بین کشتیهای فرانسوی و انگلیسی جداً به انگلیس‌ها کمک و همراهی کند و ضمناً به آنها اجازه بدهد که در مواقع لازم قلعه و تجارتخانه‌ای در بندر عباس احداث نمایند زیرا در آن تاریخ سلطان مسقط بندر عباس را از دولت ایران اجاره کرده بود. اما سلطان بهیچوجه حاضر نشد اجازه ساختمان تجارتخانه در مسقط به انگلیسها بدهد و با آنکه ابتدا با اقامت نماینده سیاسی انگلیس در مسقط موافق بود بعداً از اعطای این اجازه امتناع ورزید زیرا می‌ترسید صدای فرانسویها و هلندیها بلند شود و به او اعلان جنگ بدهند.

در سال ۱۷۹۹ سر جان ملکم برای اولین مرتبه از جانب حکومت هندوستان مأمور دربار ایران گردید و به او دستور داده شد که در حین اقامت خود در مسقط موضوع منافع انگلیس را در آنجا حل و تصفیه نماید و ضمناً یکنفر جراح نیز

به معیت او به مسقط اعزام گردید. ملکم در سال ۱۸۰۰ با سلطان ملاقات نمود و پس از مذاکرات مختصری معاهده جدیدی در تأیید معاهده سال ۱۷۹۸ با او منعقد ساخته و از او اجازه گرفت که یک نفر نماینده سیاسی انگلیس در مسقط اقامت داشته باشد.^۱ بعد از آن ملکم جراح مذکور را به خدمت سلطان گماشت و سمت نمایندگی سیاسی را نیز بعهدہ او محول نمود و خود از راه بوشهر بپهران رفت. در ماه سپتامبر ۱۸۰۳ یک هیئت فرانسوی «به ریاست مسیو کاویناک» به مسقط آمد و برای نخستین دفعه از معاهدات سال ۱۷۹۸ و ۱۸۰۰ انگلیسها مستحضر گردید. سلطان در ضمن مذاکرات تجارتي به هیئت مزبور اطلاع داد که بواسطه قراردادهائی که با انگلیس بسته است نمی تواند نماینده سیاسی فرانسه را در مسقط بپذیرد و پیشنهادهای ایشان را مورد توجه و مطالعه قرار دهد و به این جهت هیئت مذکور بدون اخذ هیچگونه نتیجه ای مراجعت نمود. علت اینکه سلطان در رعایت مقررات عهدنامه و اجرای تعهدات خود جدیت داشت نه این بود که خود شخصاً انگلیسها را بر فرانسویها امتیاز و ترجیح می داد بلکه بواسطه آن بود که تجارت هندوستان اهمیت فوق العاده برای مسقط داشت و انگلیسها به او خاطر نشان نموده بودند که اگر بخواهد با فرانسویها سازش نماید باب تجارت هند را بروی ایالات تحت الحمايه او خواهند بست.

عهدنامه ای که ملکم با سلطان بسته بود بطور کلی به موقع اجرا گذاشته می شد جز آنکه گاهگاه دزدیهائی در دریا رخ داده و حتی از طرف کشتی های متعلق بخود سلطان نیز نسبت به جهازات انگلیسی تجاوزاتی به عمل می آمد و سلطان

۱- بواسطه ناسازگاری هوای مسقط انگلیسها ابتدا امور تجارتي خود را در آنجا از بوشهر اداره میکردند لیکن از سال ۱۸۳۰ بعد معمولاً نماینده سیاسی انگلیس یا در مسقط اقامت داشت یا در زنگبار.

اقدامات مؤثری برای جلوگیری از ایشان نمی‌کرد. در سال ۱۸۰۴ سید سلطان در موقعی که از جنگ با جواسم و تعاقب دزدان دریائی مراجعت می‌کرد دریکی از جهازات خودش بوسیله گلوله به قتل رسید و برادرزاده او موسوم به بدر که با وهابی‌ها دوست و متحد بود جانشین او گردید. ولی سه سال بعد بدر نیز مقتول گشت و شخصی موسوم به سید سعید سلطنت را غصب نمود. این شخص قدرت و پشت کاری فوق العاده داشت و مدت نیم قرن امور مملکتی مسقط را با کمال توانائی اداره کرد و نفوذ و اقتدار خویش را چه در نواحی عمان و چه در سواحل مجاور بسط و توسعه داد.

سالهای اول سلطنت سید سعید در جنگ با وهابی‌ها و جلوگیری از حملات قشون مصری گذشت و در طی حوادث مذکور انگلیسها کمکهای عمده باوی کردند. بعدها سلطان سعید به مستملکات خود در افریقای شرقی رفته و نیمه اخیر سلطنت خویش را در آنجا گذراند.

در اوایل امر سلطان سعید نسبت به فرانسویها بیشتر ابراز علاقه‌مندی و تمایل می‌کرد لیکن پس از تسخیر جزیره «موریقیوس» در سنه ۱۸۱۰ کفایت و تدبیر سیاسی وی مصلحت او را در آن تشخیص داد که با انگلیسها نزدیکتر شده و با آنها سازش نماید. ضمناً مساعدتهائی هم که انگلیسها در حین جنگهای عدیده او با وهابیها بوی کرده بودند او را مجبور ساخت که معاهدات عمده‌ای با ایشان برقرار

۱- «موریزی» طبیب شرح احوال سید سعید را بتفصیل ضبط کرده و در مقدمه کتاب خود مینویسد «من ابتدا در سال ۱۸۰۹ بمسقط وارد شدم و سید سعید فوراً مرا با حقوق گزافی بسمت طبیب مخصوص خودش انتخاب کرد. علاوه بر مراقبت احوال سلطان مراجعه کنندگان خصوصی من نیز خیلی زیاد بود و از اطراف مردم مریضهای خود را نزد من می‌آوردند. چون من عادت داشتم که از هر مملکتی که می‌گذشتم یادداشتهائی راجع باوضاع و احوال آنجا بر میداشتم از این فرصتی که در مسقط بدستم افتاد و با قسمت اعظم ساکنین معتبر آنجا آشنا و مربوط شدم استفاده عمده کرده و در خصوص ایالات و متصرفات سلطان اطلاعات کافی کسب نمودم.»

سازد. باینجهت در سالهای ۱۸۲۲ و ۱۸۴۵ معاهدات مربوطه بالغاء برده فروشی را امضا نمود و در سالهای ۱۸۲۲ و ۱۸۴۶ نیز قراردادهای تجارتی و گمرکی با دولت انگلیس بست و بموجب معاهده اخیر متعهد شد که از محمولات جهازات انگلیس هیچگونه عوارض گمرکی دریافت ننماید^۱.

مناسبات دوستانه سلطان سعید با دولت انگلیس از اینجا معلوم می شود که در سال ۱۸۵۴ جزایر « کوریا موریآ » را بدولت مزبور پیشکش و اهدا نمود. این جزایر بواسطه مواد معدنی زیادی که داشت در آنوقت حائز اهمیت بسیار بود و فرانسویها مکرر سعی نموده بودند که آنرا متصرف شوند ولی موفق نشده بودند. در سنه ۱۸۵۶ سید سعید وفات یافت و دو پسر او موسوم به « ثوینی » و مجید پس از کشمکش بسیار بالاخره بواسطت و میانجیگری انگلیسها مملکت او را تقسیم کرده و یکی در مسقط و دیگری در زنگبار بحکومت پرداخت. بعد از تجزیه مملکتین حکومت بمبی تصمیم گرفت که از آن ببعد حکمرانان هر دو ایالت را بنام سلطان خطاب نماید و در سنه ۱۸۶۱ نیز مجدداً نماینده سیاسی خود را بمسقط روانه داشت.

در سال ۱۸۶۲ قراردادی راجع بشناختن استقلال مسقط و زنگبار مابین دولت فرانسه و انگلیس منعقد گردید و هر دو دولت متعهد شدند که تجزیه و استقلال ممالک مزبور را برسمیت بشناسند. این معاهده متضمن نتایج و عواقب مهمی بود که ابتدا پیش بینی نگردید ولی اثرات آن بعدها در اواخر قرن نوزدهم ظاهر گشت.

۱- در سنوات ۱۸۴۳ و ۱۸۴۴ سلطان سعید معاهدات تجارتی با اتازونی و فرانسه منعقد ساخت ولی در مورد معاهده فرانسویها اول رضایت و موافقت انگلیسها را جلب نمود. حقوق و امتیازاتی که بموجب این معاهده باتباع فرانسوی داده شد بعدها در موقع منع تجارت اسلحه تولید اختلافات و مشاجرات سیاسی شدید کرد و ما این موضوع را در صفحات بعد شرح خواهیم داد.

در سال ۱۸۶۴ وهابیها مجدداً شروع به تجاوز و دست اندازی بنواحی عمان کردند و در حین مهاجمات خود شهر سور را مورد حمله و غارت قرار داده و خسارات عمده به تجار هندی مقیم آنجا وارد آوردند. باینجهت انگلیسها خود را ناگزیر بمداخله دیدند و قوای بحری آنها به قطیف و «باریمی» که هر دو بمنزلۀ کلیه متصرفات وهابیها در عمان بودند حمله نمودند و امیر وهابی بزودی مجبور شد که تقاضای صلح کرده و متعهد گردد که بعد از آن بهیچوجه مزاحم طوایف متحده با انگلیسها مخصوصاً قبایل ساکن عمان نشوند. از آن موقع بعد حملات و تجاوزات وهابیها بنواحی ساحلی ایران و عربستان بتدریج کمتر و ضعیف تر گردید.

سلطان ثوینی در سنه ۱۸۶۴ قرارداد مهمی با انگلیسها بست و بموجب آن بایشان اجازه داد که در هر نقطه از نواحی مملکت مسقط و مضافات آن که مصلحت دانسته باشند خطوط تلگرافی دائر نمایند. سال بعد قرارداد دیگری منعقد ساخت و مطابق آن اجازه داد که انگلیسها در مکران و متصرفات او در عربستان نیز خط تلگراف تأسیس کنند. سلطان ثوینی در سال ۱۸۶۶ بدست پسرش در سحار بقتل رسید و فوت او علی الظاهر نه برای خانواده خود او نه برای اروپائیهائی که با او سروکار داشتند هیچکدام تولید تأثر و تأسفی نکرد.

پس از سلطان ثوینی دو نفر دیگر بمدت کمی زمام امور را بدست گرفتند لیکن در عهد آنها هیچگونه اتفاق مهمی در خلیج فارس اتفاق نیفتاد. در طول این مدت مجادلات و کشمکشهای داخلی همچنان برپا بود تا در سنه ۱۸۷۱ امیر ترکی پسر سید سعید اقتدار بهم رسانید و بر مسقط و ماترا و سور و بعضی قلاع و استحکامات دیگر تسلط یافت. انگلیسها در همان سال سلطنت او را بر سمیت شناختند و مشارالیه تامدتی گرفتار مجادلات فرقه های حنوی و غفیری و شورش و طغیان طوایف مختلف مسقط و ماترا بود تا عاقبت انگلیسها برای حفظ منافع اتباع خود مجبور بمداخله

گردیدند و در سنه ۱۸۸۶ بموجب قرارداد مخصوصی متعهد شدند که از سلطان مدافعه و حمایت نمایند.

در سال ۱۸۷۳ سلطان ترکی قرارداد مهمی برای جلوگیری از تجارت برده با «بارتل فرر» نماینده انگلیس منعقد ساخت و این اقدام او را مورد عنایت و توجه خاص دولت بریطانی قرارداد در صورتی که سلطان زنگبار ابتدا از تصویب معاهده منع برده امتناع می‌ورزید. سلطان ترکی صمیمانه در موضوع الغای برده فروشی با مأمورین انگلیسی مساعدت و تشریک مساعی می‌کرد لیکن اقدامات او موجب عدم رضایت اتباع او گردید و بواسطه همین جدیت و صمیمیت او در موضوع الغای تجارت برده بوده که کلیه مأمورین سیاسی انگلیس نسبت باو نظر مودت و احترام داشتند^۱.

سلطان ترکی در سنه ۱۸۸۸ وفات یافت و پسر دوم او موسوم به فیصل که در زمان خود او والی بود بجای وی بسلطنت نشست. دولت انگلیس سلطنت او را در سنه ۱۸۹۰ برسمیت شناخت لیکن ابتدا هیچگونه تعهدی برای حمایت و مساعدت او ننمود تا بالاخره فیصل معاهده‌ای بست و صریحاً متعهد شد که «در کلیه مسائل مهمه سیاسی از دولت انگلیس استشاره نماید و مملکت خود را طوری اداره کند که مورد قبول و پسند نایب السلطنه هندوستان و اولیای دولت بریطانی واقع شود.» پس از شناسائی سلطنت فیصل عهدنامه‌ای بنام «قرارداد مودت و تجارت و بحرپیمائی» مابین او و دولت انگلیس منعقد گردید و مدت آن برای دوازده سال معین شد. معاهده جدید در حقیقت شامل همان مواد و مقررات عهدنامه زمان

۱- از جمله عنایات دولت بریطانیا نسبت به سلطان ترکی یکی این بود که نشان درجه اول دولتی انگلیس را برای او فرستاد و بعلاوه دو عراده توپ هم بجهت حفاظت و مدافعه قلاع مسقط باو پیشکش کرد.

سید سلطان بود جز آنکه يك شرط دیگر بر آن افزوده شد و به موجب آن سلطان ملتزم گردید که از صدور و ورود هیچ نوع مال التجاره‌ای جلوگیری ننماید و بدون رضایت دولت انگلیس نیز هیچ گونه مالیاتی از اجناس صادره مأخوذ ندارد. قبل از انعقاد این معاهده بواسطه توسعه اقدامات و عملیات فرانسویها مأمورین انگلیسی بدولت خود پیشنهاد کرده بودند که مسقط را جزو ایالات تحت الحمايه خویش درآورند لیکن چون این اقدام برخلاف مقررات عهدنامه‌ای بود که در سال ۱۸۶۲ مابین دولتین فرانسه و انگلیس منعقد شده بود و فرانسویها یقیناً حاضر به قبول آن نمی‌شدند لهذا در سال ۱۸۹۱ قرارداد جدیدی با حکومت مسقط بسته شد و به موجب آن سلطان متعهد گردید که « نه خودش و نه اخلاف و جانشینانش اراضی و ایالات متعلق به مسقط و عمان و مضافات آن را بهیچ دولت دیگری غیر از انگلیس بعنوان فروش یا رهن یا پیشکش انتقال ندهد. »

در سال ۱۸۹۵ بعضی از طوایف عمان مخصوصاً فرقه حنوی به تحریک سلطان زنگبار بر علیه سلطنت فیصل قیام کردند و بزودی کسب قوت و اقتدار کرده و شهر مسقط را به حيله و خدعه به تصرف خود درآوردند. در این وقت نماینده سیاسی انگلیسی خود را ناگزیر از مداخله دیده اقدامات لازم برای استقرار امنیت و آرامش در شهر به عمل آورد و رسماً اعلام کرد که اگر آسیبی به جان و مال اتباع انگلیس برسد برای حفظ و حمایت آنها قوه قهریه به کار خواهد برد. در ماه مارس همان سال شورش طوایف خاموش گردید و سلطان مبلغ هنگفتی به شورشیان پرداخته و متعهد شد که عموم مقصرین را مورد عفو و بخشش قرار دهد. اتباع انگلیس بفشار و تهدید نماینده سیاسی موفق شدند که غرامت قسمتی از اموال منهوبه خود را مسترد دارند و از آن پس سلطان باعاده نظم و ترتیب و استقرار قدرت خویش پرداخت و بزودی بر قسمت عمده نواحی داخلی عمان مسلط گردید.

اینک می‌رسیم به يك مرحله مهم از تاریخ خلیج فارس که دارای نتایج و اثرات عمده در اوضاع خلیج بوده است. مدتی قبل از تاریخ وقایعی که ذکر آنها در فوق گذشت فرانسه و روسیه با یکدیگر متعهد شدند که نفوذ و تسلط انگلیس را از نواحی خلیج برانداخته و سیاست خود را در آنجا برقرار سازند و برای اجرای این مقصود فرانسویها عهده‌دار شدند که در قسمت عمان با انگلیسها آغاز مخالفت و ضدیت نمایند. در سال ۱۸۹۱ سفیر فرانسه مقیم لندن به دولت بریطانی شکایت کرد که انگلیسها در امور داخلی مسقط مداخله کرده و سلطان آنجا را بوسیله اعمال نفوذ تغییر داده‌اند و این اولین دفعه بود که پس از گذشتن هشتاد سال فرانسویها مجدداً شروع به ابراز علاقه نسبت به اوضاع عمان می‌کردند. در سنه ۱۸۹۳ رسماً در پارلمان فرانسه اظهار شد که انگلیسها من غیر حق زمام امور خلیج را به دست گرفته و خود را فرمانفرمای مطلق آنجا ساخته‌اند و ضمناً پیشنهاد شد که برای از میان بردن نفوذ و اقتدار ایشان یکفتر نماینده سیاسی از طرف دولت فرانسه به خلیج اعزام گردد و دفتر ثبت تابعیتی نیز در آنجا تأسیس شود. از اینها گذشته علائم دیگری موجود بود که علاقه و نیت فرانسویها و روسها را نسبت به خلیج فارس ظاهر می‌ساخت مثلاً یکی از اتباع فرانسه که سابقاً هم در سواحل عمان اقداماتی کرده بود بوسیله جهازی که بیرق فرانسه داشت به بندر سور آمد و سعی کرد که اجازه ایجاد مخزن ذغالی در آن بندر بگیرد لیکن موفق نگردید. در همان سال نیز کشتی روسی موسوم به «نیثرنی نوگورود» بمسقط وارد شده و بعضی از صاحب منصبان آن محرمانه با سلطان ملاقاتهایی کردند.

یکسال بعد ویس قونسولی از طرف دولت فرانسه در مسقط تعیین گردید و دفتر تابعیت مفتوح شد و اعرابی که اشتغال بتجارت برده داشتند و می‌خواستند جهازات خود را از تفتیش و توقیف کشتی‌های جنگی انگلیس رهائی دهند قبول

تابعیت فرانسه را کردند^۱. نتیجه این اقدامات بزودی ظاهر گردید و فیصل بعد از آن کم کم خود را از تحت نفوذ انگلیسها خارج ساخته و دیگر بتقاضاها و اعتراضات ایشان کمتر توجهی می نمود.

پس از خاتمه شورش طوایف حنوی در سنه ۱۸۹۵ ثابت شد که انگلیسها باید بفوریت رویه سیاسی روشنی برای خود اتخاذ نمایند. باینجهت بعد از مطالعات بسیار بالاخره بکلیه شیوخ داخلی عمان اعلام گردید که دولت انگلیس بواسطه منافعی که در مسقط و مাত্রا دارد بهیچکس اجازه نخواهد داد که در تحت هیچ اسم و عنوانی بنقاط مزبور حمله نماید و ضمناً بسلطان نیز اخطار شد که بعد از آن باید بشخصه در صدد حفظ و حراست خود باشد و انتظار هیچگونه مساعدتی را از طرف انگلیسها نداشته باشد. سلطان برخلاف آنچه که مأمورین انگلیسی تصور می کردند این اخطاریه را با کمال خونسردی و بی اعتنائی تلقی نمود.

در سال ۱۸۹۶ حکومت هندوستان دو عراده توپ و مقداری مهمات جنگی بفیصل داد که وسایل دفاع خویش را تکمیل نماید و بعلاوه باو پیشنهاد کرد که قسمتی از قوای بحری هند را برای خواباندن شورش ایالت ذوفار بکمک او گسیل دارد. از اینها گذشته انگلیسها در مواقع عدیده مساعدتهای عمده باوی کردند و مالیه مملکت او را بر روی اساس و شالوده صحیح تنظیم نمودند. در سنه ۱۸۹۷ فیصل باکمک کشتیهای انگلیس فتنه ذوفار را خاموش کرد و بر آن ایالت مستولی گردید لیکن حق سپاسگزاری را نسبت بانگلیس بجا نیاورد و با آن دولت با کمال حق ناشناسی رفتار نمود. با وجود این در سال ۱۸۹۷ اولین معاهده راجع به تجارت اسلحه که در آنوقت کم کم در نواحی خلیج کسب اهمیت کرده بود باوی منعقد گردید.

۱- در سنه ۱۸۹۴ عده جهازاتیکه در بند سور بیرق فرانسه را استعمال میکردند به بیست و سه فروند بالغ می شد.

سلطان که تا آنوقت متمایل بجانب انگلیسها بود پس از تأسیس قونسولگری فرانسه در مسقط متمایل بآن دولت شده و بتدریج روابط صمیمانه خود را با فرانسویها محکم تر میساخت و جهازات فرانسوی نیز اغلب بمسقط آمده باسلطان محرمانه ملاقات می کردند. یکی از کشتی های ایشان موسوم به «عقرب» باتفاق ویس قونسول فرانسه مسافرتی به بندر متروک «جیسه» واقع در پنج میلی جنوب شرقی مسقط کرد و عکسها و نقشه هایی از آن محل تهیه نمود. ابتدا منظور اصلی از این مسافرت معلوم نبود ولی در ۲۰ نوامبر ۱۸۹۸ یکی از جراید فرانسه اطلاع داد که کشتی جنگی فرانسوی مخزن ذغالی در بندر مذکور احداث نموده است و متعاقب آن خبر رسید که ویس قونسول مسقط نیز بر تبه قونسولی ارتقاء یافته است زیرا خدمات مهم و ذی قیمتی برای دولت متبوعه خویش انجام داده است! این اقدام مخالف مقررات عهدنامه ای بود که سلطان برای عدم واگذاری اراضی خود بدول خارجی بادولت انگلیس بسته بود و باین جهت پس از اثبات صحت خبر مذکور از طرف حکومت هندوستان التیماتومی بسلطان داده شد و جهازات جنگی انگلیسی نیز به بندر مسقط آمدند و بالنتیجه سلطان مجبور گردید که امتیاز فرانسویها را ملغی سازد.

بکاربردن بیرق فرانسه بتوسط جهازات بومی عرب. راجع باین موضوع در فصل سابق بطور اختصار اشاره کردیم، اینك لازم میدانیم توضیحات بیشتری در خصوص آن بدهیم. فرانسویها برای توسعه نفوذ و سیاست خویش استعمال بیرق خود را بتوسط جهازات بومی تشویق می کردند و این کار را از سال ۱۸۶۰ در ماداگاسکار و جزایر «کومورو» شروع نموده و بعدها در عمان نیز آنرا معمول ساختند. در سال ۱۸۶۳ دولت بریطانیا متوجه مضرات این سیاست شده و بموانعی که اجرای آن در راه الغای برده فروشی تولید می کرد برخورد زیرا جهازات

بومی که بیرق فرانسه را استعمال می‌کردند از تفتیش کشتی‌های جنگی انگلیس معاف بودند. در سنه ۱۸۶۹ بدولت انگلیس گزارش داده شد که جهازات بومی که در جنوب زنگبار حرکت می‌کنند بیرق فرانسه همراه دارند و از روی دلائل و مدارك معلوم گردید که بیرق مذکور برای پنهان ساختن تجارت برده در آبهای افریقا بکار می‌رود.

در سال ۱۸۹۱ که فرانسویها مجدداً شروع بمداخله و ابراز علاقه نسبت به امور عمان کردند موضوع استعمال بیرق دولتی فرانسه در مسقط کسب اهمیت کرد چه در آن تاریخ کشف شد که سیزده نفر از ناخدایان جهازات بومی در بندر سور رسماً دارای اجازه استعمال بیرق فرانسه هستند و بعلاوه قونسول فرانسه مقیم عدن حتی بکشتی‌های سومالی فرانسه و جهازات عدن نیز اجازه استعمال بیرق مذکور را داده است. سلطان مسقط که می‌ترسید این موضوع رفته رفته کسب اهمیت نماید و بهانه‌ای بدست مأمورین فرانسوی بدهد که بعنوان حمایت از جان و مال اتباع خود در امور داخلی عمان مداخله نمایند به انگلیسها متوسل گردید و تقاضا کرد که دولت بریطانی در این خصوص با دولت فرانسه وارد مذاکره شود و از ادامه این وضع جلوگیری نماید ولی انگلیسها مسئول او را اجابت نکردند و گفتند این مسئله مربوط به شخص سلطان است و خود او باید استعمال بیرق فرانسه را بتوسط اتباع خویش منع و غدغن نماید.

بعدها در نتیجه مذاکراتی که بین دولتین فرانسه و انگلیس بعمل آمد فرانسویها اقدامات قونسول خود را در عدن غیر رسمی دانسته و بیرقهای را که در آنجا به اشخاص مختلف داده شده بود پس گرفتند و وعده دادند که در آتیه از اعطای بیرق خویش به خارجیها خودداری نمایند ولی قصد آنها از این وعده به اشتباه انداختن انگلیسها بود و هیچوقت مطابق قول خود رفتار نکردند. در

سال ۱۸۹۰ دولت فرانسه معاهده کنفرانس بروکسل راجع به الغاء تجارت برده را امضاء نمود و بر طبق مقررات آن ملزم گردید که جز به ملاحان تبعه فرانسه یا اتباع ممالك تحت الحمايه خویش اجازه استعمال بیرق دولتی خود را ندهد لیکن بشرایط این معاهده هم رفتار نکرد و استعمال بیرق فرانسه توسط اعراب عمان همچنان ادامه داشت و بوسیله آن تجار سور مرتباً برده و غلام بنواحی خلیج وارد می کردند و انگلیسها از عهده جلوگیری آنان بر نمی آمدند.

دولت انگلیس در التیماتوم سال ۱۸۹۹ خویش به سلطان مسقط تذکر داد که اتباع خود را از استعمال بیرق فرانسه منع نماید ولی سلطان موفق نشد که اقدام مهمی در این زمینه بعمل آورد و مذاکرات دولتین فرانسه و انگلیس نیز بر سر این موضوع بی نتیجه ماند تا بالاخره در بهار سال ۱۹۰۳ دو واقعه مهم و غیر مترقبه رخ داد و در اثر آن بحران شدیدی در اوضاع حادث گردید. توضیح آنکه جهاز مسافری موسوم به «خضرا» که حامل بیرق فرانسه بود می خواست برخلاف غدغن رئیس طایفه بنی بوعلی از بندر سور حرکت نماید و به این جهت بفرمان شیخ به طرف آن شلیک شده و کشتی مزبور توقیف گردید. در ماه آوریل همان سال نیز پنج نفر از اهالی سور که توسط یکی از جهازات انگلیسی از بمبی می آمدند مقررات قرانطینه مسقط را رعایت نکرده و سه نفر از آنها که قونسول فرانسه ایشان را تبعه دولت خود می دانست فراراً به طرف سور رفتند و مأمورین حکومتی آنها را دستگیر نموده و در مسقط زندانی ساختند. قونسول فرانسه بوسیله یادداشت از سلطان تقاضا کرد که اولاً غرامت کشتی «خضرا» راپردازد و ثانیاً محبوسین مذکور را بفوریت آزاد نماید.

سلطان از قبول این تقاضاها جداً امتناع ورزید و دولت انگلیس نیز او را حمایت و تقویت نمود. دیری نگذشت که جهازات انگلیسی در بندر مسقط ظاهر

شدند و در ماه مه نیز کشتی جنگی فرانسوی موسوم به «دوزخ» بدانجا آمد و قنصل فرانسه بکمک فرمانده کشتی مذکور اصرار در استخلاص محبوسین نمود لیکن سلطان چون انگلیسها را با خود مساعد و همراه می‌دید بهیچوجه حاضر بتغییر رأی و مستخلص ساختن محبوسین نگردید. در این موقع موضوع کم‌کم کسب اهمیت کرد و مذاکرات مابین سفیر فرانسه و دولت انگلیس در لندن جریان یافت و هر دو طرف برای حفظ شئون و حیثیات ملی خود سعی به پیش بردن مقاصد خویش می‌کردند. بالاخره تصمیم گرفته شد که حل قضیه به دیوان داوری لاهه مراجعه شود ولی قبل از صدور حکم دیوان مذکور طرفین قراردادی با یکدیگر منعقد ساختند و به موجب آن مقرر شد که محبوسین آزاد گردند و جهازات جنگی نیز از مسقط خارج شوند. متعاقب عقد این قرارداد رأی دیوان لاهه هم صادر گشت و در آنجا قضیه کاملاً بنفع انگلیسها تمام شد.

بعد از آن بعنوان تأیید روابطه دوستانه بین مملکتین مقرر گردید که اشخاصی که بنا بتصویب قونسل فرانسه دارای اجازه استعمال بیرق آن دولت هستند کماکان از حق خود استفاده کنند ولی قرار شد که اشخاص مزبور همینکه وارد خاک عمان می‌شوند تابع قوانین و مقررات موضوعه آنجا باشند و مجرمین دریا که دارای بیرق فرانسه هستند دیگر مثل سابق در قونسلخانه فرانسه محاکمه نشوند و مانند سایر اتباع عمانی در محاکم بومی به کار ایشان رسیدگی شود.

در خلال این اوقات روابط سلطان فیصل با دولت انگلیس اصلاح گردید و مناسبات آنها بر اساس صلح و دوستی استوار شد و سلطان در سال ۱۹۰۳ بنا بدعوت حکومت هندوستان پسر بزرگ خود را به دهلی فرستاد که در مراسم و تشریفات جشن تاجگذاری آنجا شرکت نماید. در سال ۱۹۰۰ بواسطه بروز مرض طاعون مراقبت صحی بنادر مسقط و ماترا بعهده انگلیسها واگذار گردید و سال بعد نیز

سیم تلگراف بحری از جاسک بمسقط امتداد داده شد و این موضوع خود در تاریخ عمان دارای اهمیت مخصوص می باشد. در نتیجه استقرار نظم و آرامش و تشویقات سلطان، دوباره سیاحت و مسافرت به نواحی داخلی عمان شروع شد و مخصوصاً «سرپرسی کاکس» مسافت طولی را از ابوظبی تامسقط بدون همراهی کسی دیگر از اروپائیان در خشکی پیموده و اطلاعات بسیار مفید و ذیقیمتی راجع به نواحی بریمی و عمان خاص بدست آورد. فیصل تا سال ۱۹۱۳ در مسقط سلطنت کرد و پس از فوت او پسر بزرگش تیمور جانشین او گردید.

قبل از ختم تاریخچه مسقط لازم است يك حادثه فجیع و رقت انگیز را که در سواحل عمان اتفاق افتاده و ذکر آن برای روشن ساختن اوضاع ساحلی عمان در آن تاریخ مفید است در اینجا شرح دهیم. در سال ۱۹۰۴ يك کشتی دوهزارتنی انگلیسی موسوم به «بارون انیوردال» که سی نفر مسافر همراه داشت به یکی از جزایر کوچک «کوریا مورییا» تصادم نموده شکست و جمعی از مسافریں آن بوسیله دوقایق خود را از خطر غرق شدن رهایی دادند. یکی از این قایق ها بکلی مفقود. الاثر گردید و دیگر اطلاعی راجع به آن به دست نیامد لیکن قایق دیگر به ساحل جزیره مصیره رسید و در آنجا افراد قبایل جنابه و آل بو عیسی تمام مسافریں آنرا به قتل رسانیده و اموال ایشان را تصاحب کردند. امام مجرمین بعدها دستگیر شدند و پس از آنکه مطابق دلائل و مدارك موجوده محکومیت ایشان ثابت گردید همگی به امر سلطان در محل وقوع جنایت اعدام شدند.

بحرین: در فصول سابق این کتاب چندین جا اشاره به تاریخ این جزیره نمودیم. از قرن یازدهم تا اوائل قرن شانزدهم اهالی بحرین که مطلعین نژاد اصلی

۱- بحرین عبارت از جزائر متعددی است که از همه آنها بزرگتر «جزیره بحرین» است و بعد از آن بر حسب وسعت جزایر «محررق» و «نسان» و «سیره» می باشند. اسم بحرین ←

ایشان را ایرانی و عرب هر دو تعیین کرده اند رؤسای مستقلی از بین خودشان داشتند. در زمان ابو کرک جزیره بحرین بدست پرتغالی ها افتاد و بهمین حال باقی بود تا در سال ۱۶۲۲ که ایرانی ها پرتغالی ها را از آنجا بیرون کردند. راجع بدوره زمامداری پرتغالی ها در بحرین متأسفانه اطلاعات ما بسیار محدود و ناقص است و حتی تاریخ قطعی دست اندازی ایشان را هم بدانجامی دانیم، فقط در ضمن کتابهای آن عهد اشاره ای شده است که در سال ۱۵۲۱ اعراب بحرین بر علیه ایرانیان و پرتغالی ها قیام و شورش کردند و عامل پرتغالی را در آنجا به قتل رسانیدند. چند سال بعد پرتغالی ها مجدداً قوایی به بحرین اعزام داشته و بر آنجا استیلا یافتند و امروزه تنها اثری که از دوره تسلط ایشان در آن جزیره باقی است قلعه خرابه ای است واقع در نزدیکی بلد القدیم.

پس از رفتن پرتغالی ها اهالی بحرین تادمی گرفتار ظلم و اعتساف امرای جابر بومی بودند چنانکه نظیر اوضاع سخت ایشان در هیچیک از نقاط دیگر خلیج سابقه نداشت. مدت تسلط ایرانی ها بر آن جزیره بطور قطع معلوم نیست ولی می دانیم که در سنه ۱۷۱۸ سلطان ابن سیف پادشاه عمان بدانجا حمله برد و تا مدت کمی آنجا را در تصرف خویش داشت. در اواسط قرن هیجدهم بحرین بتصرف اعراب «حواله» که سابقاً دارای نفوذ و اقتدار بودند و امروزه هم قسمت اعظم

→ سابقاً بشبه جزیره قطار واقع در سمت عربستان و بواحه های حسا و قطیف نیز اطلاق می شده و در قرون وسطی دائره وسعت آن از اینهم بیشتر بوده است. جزیره بحرین از قدیم الایام جلب توجه سیاحان و مسافرین را کرده و نویسندگان متعدد در خصوص آن کتاب نوشته اند که از آن جمله اند «ویت لاک»، «میگنان»، «ویش»، «پالگراو»، «دوراند»، «تبت»، «زومر» و «استیف» و مخصوصاً مؤلف اخیر فصل مشبعی در خصوص تاریخچه تجارتی آنجا نوشته است که بسیار جالب توجه می باشد. بندر منامه واقع در جزیره محرق تا اوائل جنگ بین المللی مهمترین مخزن تجارتی خلیج فارس بود لیکن از بعد از جنگ بصره جای آنرا گرفته است.

ساکنین جزیره را تشکیل می‌دهند در آمد، ولی طایفه مذکور چون با یکدیگر پیوسته در جدال و کشمکش بودند لهذا ایرانیان به آسانی آنها را مغلوب ساخته و مجدداً بر بحرین تسلط یافتند.

تاریخ اخیر بحرین از موقعی شروع می‌شود که اعراب مقتدر عتبی پس از فوت کریمخان زند در سنه ۱۷۷۹ ایرانی‌ها را از آنجا اخراج نمودند. امرای جزء خلیج که اقتدار و شوکت نادرشاه آنها را بر سر جای خود نشانده و از ترس او جرأت تجاوز نداشتند بعد از فوت وی شروع به مبارزه و زدو خورد با یکدیگر نمودند تا عاقبت در سنه ۱۷۸۳ طایفه عتبی به کمک قبایل الصباح بر جزیره بحرین مسلط شدند. در سنه ۱۸۰۸ سلطان مسقط بحرین را فتح کرد لیکن طوایف نکشید که اعراب عتبی با مساعدت وهابی‌ها او را از آنجا اخراج نمودند. در سال ۱۸۱۰ عتبی‌ها وهابی‌ها را از جزیره بیرون کردند و شش سال بعد نیز مجدداً سلطان مسقط را که دوباره به خاک ایشان حمله آورده بود شکست دادند. از آن وقت تا کنون طایفه مذکور در بحرین پیوسته صاحب نفوذ و اقتدار مطلق مانده‌اند و فقط گاهگاهی مجبور شده‌اند که بنوبه نسبت به مسقط و وهابی‌ها و عثمانی و ایران اظهار تمکین و اطاعت نمایند. در طول تمام این مدت دولت انگلیس جنبه بی‌طرفی مطلق را نسبت به بحرین اختیار کرده و بهیچوجه در مشاجرات رقبای آن مداخله نمی‌نمود. نخستین بار که دولت انگلیس با حکومت جدید التأسیس بحرین وارد ارتباط گردید در سال ۱۸۲۰ یعنی در موقعی بود که مأمورین انگلیسی مشغول مبارزه بر علیه دزدان دریائی بودند. شیوخ بحرین در معاهده صلح عمومی که به سال ۱۸۲۰ با مشایخ عمان بسته شد شرکت نمودند ولی در امضای معاهده بحری سال ۱۸۳۵ مشارکت نکردند. در موقع اشغال نواحی حسا از طرف قشون مصری شیخ بحرین با وجود اعتراضات مکرر انگلیسها خود را متمایل به ایشان ساخته و تا سنه ۱۸۴۰

که وهابی‌ها مجدداً بر جزیره استیلا یافتند در تحت نفوذ آنها باقی بود. در سنه ۱۸۴۷ شیخ بحرین معاهده‌ای شبیه به معاهدات شیوخ عمان راجع به جلوگیری از تجارت برده با انگلیسها منعقد نمود و کمی بعد مأمورین انگلیسی به دولت متبوعه خود پیشنهاد کردند که بحرین را جزو ایالات تحت‌الحمایه بریطانیا قرار دهند لیکن پیشنهاد مذکور تصویب نگردید و از آن بعد دولت انگلیس فقط نظارت کلی در اوضاع عمومی آنجا داشت.

در سنه ۱۸۶۱ بواسطه دعاوی سیاسی که دولتین ایران و عثمانی نسبت به بحرین اقامه می‌کردند شیخ بحرین معاهده دوستانه مهمی با دولت انگلیس منعقد ساخت و به موجب آن اولاً صحت و اعتبار کلیه معاهدات و قراردادهای سابق را تصدیق نمود و ثانیاً وعده داد که از آن به بعد از اقدام به جنگ و دزدی در دریا و تجارت برده خودداری نماید مشروط بر آنکه انگلیسها نیز در مسائل خارجی از او تقویت و حمایت کنند. علاوه بر این شیخ مذکور متعهد شد که موارد شکایت خود را از تجاوزات دیگران به حکمیت و قضاوت انگلیسها واگذار نماید و ضمناً وعده داد که حکمیت و رسیدگی به امور اتباع انگلیس مقیم بحرین را بعهده نماینده سیاسی آن دولت در خلیج فارس محول کند و به انگلیسها اجازه بدهد که آزادانه در قلمرو مملکت اوسکونت اختیار کرده و به تجارت بپردازند. وقتی عثمانی‌ها در سنه ۱۸۷۱ بر ایالت حسا دست یافتند به خیال افتادند که بحرین و نواحی اطراف آن را نیز ضمیمه متصرفات خود سازند. در ماه مه همان سال «کلنل پلی» نماینده سیاسی انگلیس به بحرین رفت و مجدداً به شیخ اطمینان داد که مادامی که مقررات عهدنامه سال ۱۸۶۱ را مراعات و اجرا نماید دولت انگلیس از او مدافعه و حمایت خواهد کرد. توقف دائمی جهازات جنگی انگلیس در آبهای مجاور بحرین سبب شد که عثمانی‌ها اقدامی در موضوع دعاوی خود

نسبت به جزیره مذکور بعمل نیاورند تا سنه ۱۹۱۳ که بکلی حسا را تخلیه نمودند. در سال ۱۸۸۰ شیخ عیسی حکمران بحرین معاهده‌ای با دولت انگلیس بست و به موجب آن متعهد شد که هیچگونه قرارداد و عهدنامه‌ای با دول دیگر منعقد نسازد مگر با تصویب و رضایت دولت انگلیس و بهیچ مملکت دیگری اجازه ندهد که در خاک بحرین نمایندگی سیاسی و قونسولگری و مخزن ذغال تأسیس نماید جز به دولت بریطانیا. در سنه ۱۸۹۲ قرارداد مهم دیگری منعقد گردید و به موجب آن شیخ بحرین متعهد شد که اراضی و متصرفات خود را به هیچ دولت دیگری غیر از انگلستان به عنوان رهن و فروش و پیشکش یا به عناوین دیگر انتقال ندهد.

در سنه ۱۸۹۵ قبایل عرب مقیم قطار که بیشتر از طوایف آل ابن علی بودند به تحریک عثمانی‌ها به طرف بحرین حمله آوردند و دولت انگلیس مجبور شد که در قضیه مداخله نماید. تفصیل واقعه از این قرار بود که انگلیسها چون یکعه از جهازات مسلح قطار را در نزدیکی « ذوباره » آماده حرکت در دریا دیدند و دانستند که عازم حمله به بحرین هستند بعد از اخطار و اتمام حجت بوسیله کشتی‌های جنگی خود به طرف آنها شلیک نمودند و عده زیادی از جهازات مزبور را شکسته و بقیه را پراکنده و منهزم ساختند. طایفه آل ابن علی تقاضای مصالحه کردند و سال بعد روابط دوستانه مابین قطار و بحرین برقرار شد و عثمانی‌ها بعد از آن دیگر از دعاوی خود نسبت به جزیره صرف نظر کردند. بالنتیجه آرامش و انتظام در بحرین برقرار گردید و تجارت توسعه و رونق یافت و موقع مناسب برای اصلاحات داخلی فرا رسید.

در سال ۱۸۶۰ اداره گمرک منظمی تأسیس شد و به ریاست خود شیخ واگذار گردید ولی در سال ۱۸۸۸ طرز اداره آن تغییر کرد و جمع آوری عواید

گمر کی بطور مقاطعه به تجار محلی سپرده شد. علاوه بر این اصلاحات عدیده دیگر نیز در سایر رشته‌های اداری بعمل آمد و غالب آنها مرهون اقدامات و مساعی قونسوانگری انگلیس بود که برای نخستین دفعه در سال ۱۹۰۰ اجازه تأسیس آن از طرف دولت انگلیس صادر شده بود.

در سال ۱۹۰۵ بواسطه عملیات بیرویه بعضی از افراد خانواده حکومتی و در نتیجه حملاتی که جمعی از اهالی نسبت به اتباع خارجه و ایرانی‌ها می‌کردند و شیخ قادر به جلوگیری از آنها نبود روابط بین حکومت بحرین و انگلیس تیره و مقطوع گردید ولی همین که انگلیسها التیماتومی به شیخ دادند مشارالیه کلیه تقاضاهای ایشان را که مربوط به مسائل داخلی بود پذیرفت و از آن موقع تا امروز روابط بین انگلیس و بحرین به حال مسالمت و دوستی باقی است و دیگر هیچ‌گونه موجبی جهت نگرانی و تشویش خاطر طرفین پیش نیامده است.

در اواخر قرن نوزدهم «مؤسسه تبلیغات مذهبی» هلندی که از مدت‌پیش مرکزی در بصره داشت شعبه‌ای هم در بحرین تأسیس نمود و احداث شعبه مذکور تأثیرات مهمی در بهبود اوضاع صحی بحرین نمود زیرا در سنه ۱۹۰۲ دواخانه و مریضخانه مذکور دائماً به انجام خدمات نوع پرستانه خود ادامه داده است.

کویت: شهرت و اهمیت بلده و ناحیه کویت از اوایل جنگ بین‌المللی که مناقشات بر سر موضوع تعیین مقطع راه آهن بغداد در میان بود شروع می‌شود. مزایای موقعی کویت از لحاظ تجارتی و سوق الجیشی و نزدیکی آن به محل التقای دجله و فرات و ارتباط آن با مملکت ابن سعود در داخل عربستان همه سبب شده است که ناحیه مذکور دارای موقع و اهمیت خاص گردد.

ناحیه کویت عبارت از قطعه خاکی است به شکل نیم دایره واقع در رأس خلیج که مساحت خطوط ساحلی آن به دو یست میل بالغ می‌گردد و تا این اواخر

مسافرین کمتر بدانجا رفته و راجع به آن نسبت به سایر نقاط خلیج فارس اطلاعات محدود تری در دست بود. بلده کویت که در کنار خلیج واقع است قدمت تاریخی ندارد و بنابه قول « پلی » بیش از صد یا دویست سال نیست که ایجاد شده است. کلمه کویت مصغر لفظ « کوت » است که در عربی به معنی قلعه می باشد.

ساکنین اولیه کویت جماعتی از طوایف اعراب عتبی ساکن عربستان مرکزی بوده اند و در اوایل امر بلده کویت عبارت از محلی شبیه به اقامتگاههای معمولی عرب بوده است که بوسیله قلعه کوچکی از آن مدافعه و حفاظت می شده است ولی پنجاه سال بعد محل مذکور به سرعت رو به آبادانی و اهمیت رفته و اعراب عتبی ساکن آنجا به وسیله عقد اتحاد بحری با قبایل و طوایف مجاور موقع خود را بر علیه تجاوزات طایفه بنی خالد که در آن وقت در شمال شرقی ساحل عربستان قدرت و نفوذ داشتند مستحکم ساختند. موضوع عمده ای که به توسعه و ترقی سریع کویت کمک کرد حمله ای بود که ایرانی ها در سنه ۱۷۷۶ به بصره کردند و در نتیجه قسمت اعظم اهالی آنجا به کویت هجرت نمودند. در طول مدتی که بصره به تصرف ایرانی ها باقی بود خط سیر تجارت هندوستان با بغداد و حلب و از میر و استانبول از بصره به کویت منتقل گردید و در سنه ۱۷۸۳ که اعراب عتبی بحرین را متصرف شدند تجارت کویت بیشتر رونق یافت و از مسقط و زوباره و بحرین و قطیف مالالتجاره بدانجا حمل می شد.

پس از آنکه عثمانیها بصره را از ایرانیان مسترد داشتند عمال تجارتخانه انگلیس در آنجا بواسطه اختلافاتی که بامأمورین عثمانی پیدا کردند مجبور شدند در سنه ۱۷۹۳ موقتاً بکویت بروند و در میان آنها شخصی بود موسوم به « سرهار - فورد جونز بریدج » که تاریخ مشروح و جامعی راجع به وهابیهها نوشته است. وهابیهها در آن تاریخ مکرر بکویت حمله آورده سعی کردند که آنجا را ضمیمه

متصرفات خویش سازند ولی موفق باجرای مقصود خود نشدند.

بعد از مراجعت عمال تجارتخانه انگلیس بیصره تا مدت چهل سال دیگر اسمی از کویت در مسائل سیاسی برده نمی شود و ظاهراً در طول این مدت انگلیسها هیچگونه توجهی با آنجا نداشته اند. در سنه ۱۸۳۱ « استوکلر » سیاح، بکویت رفته و می نویسد « من تنها شخص اروپائی بودم که پس از سالهای متمادی بدانجا رفتم ». سیاح مذکور از بلده کویت که در آن وقت بمسافت يك ميل در طول ساحل امتداد داشته و دارای چهار هزار جمعیت بوده است توصیف جامعی کرده و می گوید حکومت شهر در دست شیخی است که قشون مسلح ندارد ولی از کلیه واردات دو درصد مالیات اخذ می کند^۱.

در سنه ۱۸۳۸ که مصریها برای جنگ با وهابیها بخلیج فارس آمدند يك نفر نماینده و عامل سیاسی از جانب خود بکویت فرستادند. در آن موقع حکومت کویت با شخصی بود موسوم به شیخ جبیر که تا موقع وفات خود در سنه ۱۸۵۹ همواره بادولت انگلیس روابط دوستانه داشت. پس از شیخ جبیر شیخ صباح جانشین او گردید و در زمان حکومت همین شخص بود که « کلنل پلی » بقصد ملاقات سلطان نجد اقدام بمسافرت تاریخی خود از راه کویت نمود^۲ و برای اولین دفعه متوجه

۱- در فصل دوم کتاب خود می نویسد « موقعی که من در کویت بودم جماعتی از وهابیها با خیمه های سیاه و شترها و الاغهای سفید رنگ خود در خارج حصار شهر چادر زده بودند. مردان آنها فیافه ملایم و مطبوعی داشتند و اغلب موهای سر خود را بر روی پیشانی افشان میکردند زنان ایشان همه بلند قد و زیبا بودند ».

۲- « پلی » در سفرنامه خود قصه جالب توجهی از وهابیها نقل کرده و میگوید: « در داخله خاک ایشان استعمال دخانیات و پوشیدن حریر و قسم خوردن سخت غدغن است و اگر یکی از اعراب بدوی یا وهابی دود استعمال کند او را میکشند. دیروز شنیدم که شخصی نزد پسر امیر شکایت کرده و گفته است که همسایه من دود استعمال نموده است. امیر از او پرسیده است تو از کجا این مطلب را دانستی؟ گفته است بوی آنرا شنیدم. می پرسد مگر تو سرزده وارد اطاق او شده ای؟ گفته است نه فقط نوك بینی خود را پشت در اطاق او گذاشتم و بو کردم. امیر فوراً به میر غضب امر میدهد که بینی او را ببرد تا بعد از آن دیگر در پشت حرم مردم بونکشد ».

اهمیت کویت بجهت توسعه تجارت بحری خلیج فارس گردید.

« پالگراو » در سنه ۱۸۶۲ راجع بکویت می نویسد :

« از میان تمام ملاحانی که در خلیج فارس رفت و آمد می کنند ملاحان کویتی از همه جسورتر و ماهرتر و قابل اعتمادتر هستند . پنجاه سال پیش از این شهر و بندر کوچک ایشان دارای هیچگونه اعتبار و اهمیتی نبود لیکن امروزه شهر مذکور از تمام بنادر شمالی خلیج و حتی از بندر بوشهر هم مهمتر و آبادتر شده است . شیخ عیسی حاکم آنجا بواسطه حسن اداره و تدبیر سیاسی خود دارای شهرت و معروفیت بسیار گردیده است ، عوارض گمرکی و مالیات در کویت بمیزان کم دریافت می شود ، آب و هوای آن سالم و سازگار است ، مردمانش مهربان و خوش اخلاقند و جاده داخلی و لنگرگاه آن از بنادر دیگر آن حدود بمراتب بهتر است . باینجهت صدها جهاز تجارتی که قاعدتاً بایستی بسمت بنادر بوشهر و بصره بروند بواسطه وجود همین مزایا بکویت می آیند . »

طولی نکشید که جهازات کمپانی تجارتی هندوستان شروع بایاب و ذهاب دربندر کویت نمودند ولی مأمورین عثمانی در عراق که می ترسیدند آبادی و توسعه کویت به تجارت بصره لطمه وارد آورد آغاز مخالفت و اشکال تراشی کردند و باین جهت سرویس کشتی رانی مذکور موقتاً موقوف گردید .

از آن تاریخ تا زمان حکومت شیخ مبارك در سنه ۱۸۹۶ دولت انگلیس کویت را تحت نفوذ بابعالی عثمانی می دانست و هیچ نوع مداخله ای در امور سیاسی آنجا نمی کرد . شیخ مبارك از ترس آنکه مبادا عثمانیها بخیال تصرف ایالت او بر آیتد مکرراً از انگلیسها تقاضا نمود که او را تحت الحمايه خویش قرار دهند لیکن دولت بریطانیا چون مداخله در امور آنجا را بیش از حدی که برای حفظ انتظامات

۱- در سنه ۱۹۰۱ مجدداً سرویس کشتی رانی هفتگی تأسیس گردید و هنوز هم دائر می باشد .

عمومی خلیج لازم بود مقتضی نمی‌دانست لهذا از اجابت تقاضاهای وی امتناع می‌ورزید. در سال ۱۸۹۸ اقدامات و فعالیت‌های روسها در نواحی خلیج دولت انگلیس را مجبور ساخت که تجدید نظری در سیاست خود کرده واز توسعه نفوذ دول خارجی در کویت جداً جلوگیری نماید. روسها در آن موقع سعی داشتند که بندرگاه و مخزن ذغالی بجهت خود در کویت تأسیس کنند و با با بعالی عثمانی مشغول مذاکره بودند که امتیاز ساختمان خط آهنی از دریای مدیترانه تا خلیج فارس را بنام یکی از اتباع خود موسوم به « کونت کاپنیست » بگیرند. اگر این نقشه صورت عمل بخود گرفته و بموقع اجرا گذاشته می‌شد زمینه مساعدی می‌بود که روسها ببهانه آن کویت را بتصرف قطعی خویش درآورند.

دولت انگلیس در سال ۱۸۹۹ برای جلوگیری از اقدامات روسها قراردادی شبیه بمعاهده سال ۱۸۹۱ سلطان مسقط باشیخ مبارك منعقد ساخت و در اثر انعقاد آن عثمانی‌ها بجنب وجوش افتادند و خواستند دوباره نفوذ خود را در کویت مستقر سازند لیکن مبارك سخت با ایشان مخالفت ورزیده و در اجرای قرارداد انگلیسها اصرار و پافشاری کرد. در سنه ۱۹۰۰ هیئتی از مهندسين آلمانی بکویت آمدند که در خصوص تعیین مقطع خط آهن پیشنهادی بغداد مطالعات نمایند و اگر قرارداد سال ۱۸۹۹ منعقد نشده بود این پیش آمد قطعاً ضربت سختی بنفوذ و اقتدار انگلیس در نواحی خلیج فارس وارد می‌آورد.

مقارن این اوقات شیخ مبارك شروع بیک سلسله اقدامات مهم نمود که در سنه ۱۹۰۱ منجر بیازگشت خانواده سلطنتی ابن سعود در نجد گردید. در سال ۱۹۰۲ چند فروند از جهازات جنگی فرانسه و روس به کویت آمدند لیکن ورود آنها تأثیری در اوضاع آنجا نکرد. در سنه ۱۹۰۳ لرد کرزن در ضمن مسافرت‌های خود در خلیج فارس بکویت رفت و در آنجا پذیرائی بسیار گرم و شایانی از وی بعمل آمد.

کمی بعد قونسولگری انگلیس در کویت تأسیس گردید و مخالفت‌های شدید دولت عثمانی با تأسیس آن مثمر ثمر واقع نشد.

در نتیجه تدبیر و حسن اداره شیخ مبارك و جانشینان وی اوضاع کویت پیوسته قرین آرامش و انتظام بوده و نماینده انگلیس در آنجا هیچوقت شکایتی از اوضاع داخلی و اداری آن نکرده است. در سنه ۱۹۲۰ بوسیله طیاره و کشتی جنگی از حمله و هابیه‌ها بشهر کویت جلوگیری بعمل آمد لیکن تا کنون قشونی در آنجا پیاده نشده و قونسول انگلیس هرگز احتیاج بداشتن نیروی مسلح پیدا نکرده است. تجار هندوستان در کویت مانند مسقط و بحرین و سواحل عمان مراکز تجارتی برای خود تأسیس نکرده‌اند و از میان کلیه امارت نشین‌های مستقل خلیج تنها ناحیه کویت است که نفوذهای خارجی نتوانسته است در آن رخنه نماید. اهالی بلده کویت از حیث استعداد کار کردن و سایر صفات پسندیده که لازمه کسانیست که دعوی استقلال می‌کنند عموماً بر اهالی بنادر دیگر عربستان رجحان و برتری دارند. در هیچ نقطه‌ای از نواحی خلیج فارس مردم باندازه اهالی کویت با دولت انگلیس و نمایندگان سیاسی و تجار آن روابط دوستانه و صمیمانه نداشته‌اند.

خلیج فارس در سیاست بین‌المللی

در اوایل قرن نوزدهم هیئت‌های سیاسی متعددی از جانب ممالک اروپائی بدربار ایران اعزام گردید و برای آنکه جریانات سیاسی خلیج فارس در این دوره کاملاً روشن شود لازم است بطور ایجاز و اختصار شمه‌ای در خصوص هر يك از این هیئت‌ها در اینجا ذکر نمائیم. دول اروپائی از همین تاریخ باسم حفظ آسایش و امنیت شروع بمداخله در امور ایالات و امارت نشین‌های واقعه در دو طرف خلیج نمودند و بتدریج نفوذ و تسلط خود را با مقاصد و نیات معینی در آنجاها مستقر ساختند و در نتیجه حسادت و رقابت، جدال و کشمکش مابین آنها شروع گردید. اولین هیئت اعزامی انگلیس در سنه ۱۷۹۹ بریاست ملکم بایران آمد که معاهداتی راجع بروابط بین مملکتین منعقد سازد^۱. ملکم در اجرای مقاصد خود پیشرفت کلی حاصل نمود و موفق شد که راجع بمسائل مربوط بایران و بعضی

۱- خود سرجان ملکم می‌گوید مقصود از مأموریت ما این بود که «هندوستان را از شر مهاجمات سالیانه زمان شاه (امیر افغانستان) آسوده کنیم و اقدامات و عملیات فرانسویهای شریر را خنثی و بی‌اثر سازیم و تجارت مملکت خود را که اخیراً در این نواحی رو به ضعف و انحطاط رفته بود دوباره بروفق و وسعت سابق خود برگردانیم.»

ایالات خلیج فارس قراردادهائی با فتح‌علی شاه منعقد سازد و فرانسویها را که سعی داشتند برای خود منافعی در ایران ایجاد نمایند از معرکه خارج کند.^۱

در سال ۱۸۰۲ فرانسویها خواستند باب روابط خویش را با ایران مفتوح سازند ولی شاه روی خوش بایشان نشان نداد و آنها را با سردی پذیرفت. سال بعد بصددافتادند که از طرف خود قونسولگری در مسقط دائر نمایند اما بطوریکه در فصل قبل دیدیم این تصمیم هم بصورت عمل در نیامد و بایشان اجازه داده نشد. در سنه ۱۸۰۷ شاه ایران که از تجاوزات روسها بایالات شمالی و غربی مملکت خود متوحش شده و از کمک و مساعدت انگلیسها هم مأیوس بود با فرانسویها داخل مذاکره گردید و عهدنامه معروف به «فینکنستین» را با ایشان منعقد ساخت. بموجب مقررات این عهدنامه بنا شد که طرفین روسیه را «دشمن مشترک پادشاهان ایران و فرانسه» بشناسند. چند ماه بعد هیئت صاحب منصبان فرانسوی بریاست گاردان بایران آمدند و هر چند مسافرت خود را در ظاهر بعنوان تعلیم و تربیت قشون ایران باسلوب اروپائی قلمداد می‌کردند لیکن منظور حقیقی آنها این بود که قرارداد منعقد شده بین فتح‌علی شاه و ناپلئون را بموقع اجرا بگذارند.^۲

دولت انگلیس از توسعه و ازدیاد نفوذ فرانسه در ایران متوحش گردید و

۱- «گاردان» می‌گوید «در سال ۱۷۸۹ جمهوری فرانسه بخیال افتاد که نفوذ مملکت فرانسه را در مشرق‌زمین دوباره تجدید نماید و سیاست تاریخی گذشته آنرا در ممالك شرقی از سر بگیرد. باین قصد دو نفر از دانشمندان فرانسوی موسوم به «الیویه» و «بروژیه» را بعنوان مطالعات تاریخ طبیعی بآسیا روانه داشت ولی نتیجه مطلوب از مسافرت ایشان حاصل نگشت و اشخاص مذکور جز مبادله چند نامه دوستانه و رسمی با بعضی از ممالك شرقی کار دیگری از پیش نبردند.»

۲- متن کامل این قرارداد در کتاب گاردان مندرج است. بموجب ماده هشتم آن شاه متعهد شده بود که روابط سیاسی و تجارتي خود را با انگلیس قطع نماید، سفیری را که به بمبی فرستاده بود احضار کند، عمال و قونسولهای کمپانی هند شرقی را از ایران و بنادر خلیج فارس فوراً اخراج نماید، مال التجاره‌های انگلیس را توقیف کند و باب کلیه ارتباطات را از راه خشکی و دریا با انگلستان بسته و بی‌درنگ بآن مملکت اعلان جنگ بدهد.

ابتدا «سرها فوردد جونز بریدج» قونسول بصره و بعد سر جان ملکم را با اختیارات کافی بدربار ایران روانه داشت که معاهده‌ای با شاه منعقد سازد. ملکم بواسطه بعضی پیش آمدها بطهران نرسید و از نیمه راه به هندوستان مراجعت کرد لیکن «هارد فوردد بریدج» بحضور شاه رسید و قرارداد مفیدی بنفع انگلیسها با وی منعقد نمود. هیئت اعزامی فرانسوی چون موفق باجرای مقاصد و نیات خود نشدند از ایران خارج گردیدند و در سنه ۱۸۱۰ که جزیره «موریتیوس» از تصرف فرانسه بیرون آمد نفوذ آن دولت در ایران نیز زوال یافت.

در سال ۱۸۱۰ ملکم برای دفعه سوم مأمور دربار ایران گردید و قراردادی را که «هارد فوردد بریدج» منعقد ساخته بود مجدداً بامضای شاه رسانید و آنرا تأیید نمود.^۱ سال بعد ملکم از شغل خود استعفا داد و بجای وی «سرویلیام گوراو زلی» به سمت نمایندگی سیاسی انگلیس در ایران منصوب گشت و وی قراردادی بنام «معاهده قطعی» با دولت ایران منعقد ساخت.^۲ نتیجه این معاهدات و قراردادها

۱- سر جان ملکم راجع به این مأموریت خود می نویسد «ده سال از تاریخ اولین مسافرت من به ایران می گذشت و در این مدت چه در اشخاص و چه در حوادث آنجا تغییرات کلی حادث شده بود. در عرض این مدت قلیل روسها سرحد خود را از شمال قفقاز بسواحل ارس یعنی به مساحت چهارصد میل پیش آورده بودند. ناپلئون نقشه‌ای کشیده بود که خرس روسیه و شیر ایرانرا زنجیر کرده آنها را به ارابه جنگی خود ببندد و در جلگه‌های حاصلخیز هند به ترکتازی مشغول شود. نام او را اغلب ایرانیها میدانستند و عده‌ای هم به قدرت حقیقی او پی برده بودند. از جمله این اشخاص يك نفر از دوستان ایرانی من است موسوم به آقا محمد قاسم والای اصفهانی که شخصی شاعر و فیلسوف و سیاست شناس و مدرس است. یکروز صبح که برای دیدن او به حجره‌اش رفته بودم به من گفت «این بنا پارت شخص عجیب و فوق العاده ایست و ممالک را مثل عصا در دست خود می چرخاند. بعد از آنکه کار خود را با عثمانی تصفیه کرد ایران و روسیه را به يك ضربت از پا در می آورد و سپس هر دوی آنها را بکار می اندازد که نفوذ و تسلط شما را در هندوستان از میان ببرد. هر چه می شود بشود اما از حق نباید گذشت که ناپلئون آدمی خارق العاده است و به منزله چنگیز خان فرنگیهاست».

۲- بموجب این معاهده دولت ایران متعهد شد که از حمله دول خارجی به هندوستان جلوگیری نماید و دولت انگلیس نیز تعهد کرد که از تهاجم ممالک اروپائی به خاک ایران ممانعت کند.

این شد که روابط تجارتي انگلیس با ایران که مدتی رو به ضعف و انحطاط رفته بود دوباره احیا و تجدید شد و مناسبات سیاسی مستحکمی بین آن دو دولت برقرار گردید.

در خلال همین اوقات دولت ایران با روسیه داخل جنگ گردید و دودفعه از آن دولت شکست سخت خورد و به موجب معاهدات گلستان و ترکمان چای عده‌ای از ایالات شمال غربی خود را به آن دولت واگذار کرد. در این وقت مناسبات روس و انگلیس با یکدیگر تیره شد و احساسات خصمانه‌ای بین مملکتین ایجاد گردید و علت آن این بود که روسها پس از مغلوب ساختن ایران و عثمانی می‌خواستند فتوحات خود را به سمت مشرق ادامه دهند و نقشه‌ای کشیده بودند که ممالک ایران و افغانستان را مسخر ساخته و به هندوستان انگلیس دست بیندازند. رسیدن به «دریای گرم» بدون شك یکی از آرزوها و آمال دیرینه دولت روس بوده است و برای نیل به این مقصود هم‌چاره‌ای نداشته است جز آنکه خود را به خلیج فارس نزدیک کند. چون نویسندگان متعدد این موضوع را به تفصیل بیان و تشریح کرده‌اند، بسط مقال را در آن خصوص جایز ندانسته و خوانندگان ذی‌علاقه را به خواندن تألیفات «کرزن» و «ملکلم» و «راولینسون» توصیه می‌کنیم.

پس از فوت فتح‌علی شاه در سال ۱۸۳۴ و جلوس محمدشاه رویه سیاسی دولت ایران نسبت به انگلیس فرق کرد و محمدشاه به تحریک روسها قشونی به هرات فرستاد که آنجا را فتح نماید. سفیر انگلیس مقیم طهران بر علیه این اقدام اعتراض نمود و متذکر گردید که اقدام مذکور به منزله خصومت با دولت انگلیس و تجاوز به حدود هندوستان است و با روح اتحاد و یگانگی دولتین ایران و انگلیس مبیانت دارد. عاقبت چون اعتراضات و مذاکرات سیاسی منتج به نتیجه نشد یکدسته از قشون ساخلوی هندوستان در سنه ۱۸۳۸ به جزیره خارك حمله برده و آنجا را

در تصرف خود نگاهداشتند تا در سال ۱۸۴۲ شاه مجبور به تخلیه هرات گردید. در موقع جنگ قونسولگری انگلیس موقتاً از بوشهر به خارك انتقال یافته بود^۱ و وقتی قوای انگلیس آنجا را تخلیه نمود و ایرانی‌ها قشون خود را بدانجا فرستادند اهالی جزیره کلیتاً از آنجا خارج گردیدند و تا قشون ساخلوی ایرانی از آنجا نرفت به مکان خود معاودت نمودند.

در سال ۱۸۵۶ دوباره جنگ مابین ایران و انگلیس بر سر قضیه هرات تجدید گردید و انگلیسها مجدداً جزیره خارك را به تصرف خود درآوردند لیکن این دفعه جنگ آنها چندان به طول نینجامید و بزودی منجر به مصالحه گشت زیرا ایرانی‌ها در مقابل قشون انگلیس تاب مقاومت نیاورده و تسلیم گردیدند. وقایع عمده‌ای که در این موقع در خلیج فارس اتفاق افتاد عبارت بود از تسخیر ریشهر و بوشهر در نهم دسامبر ۱۸۵۶، شکست و انهزام سپاه ایران در خوشاب در ۸ فوریه ۱۸۵۷ و بمباردمان و تسخیر محمره به توسط جهازات جنگی انگلیس در ۲۶ مارس^۲. بالاخره معاهده صلحی بین دولتین ایران و انگلیس در پاریس منعقد گردید و بموجب آن دولت ایران متعهد شد که بعد از آن دیگر بهیچوجه در امور داخلی افغانستان مداخله نکند. پس از اختتام جنگ هرات روابط دوستانه مجدداً مابین دولت ایران و انگلیس برقرار گردید و زمینه مساعدی برای احداث خطوط تلگرافی و سایر اصلاحاتی که در صفحات بعد بآن اشاره خواهیم کرد فراهم گشت.

- ۱- در این موقع پیشنهاد شده بود که به جای بوشهر جزیره خارك برای اقامت دائمی قنصل انگلیس از دولت ایران خریداری شود لیکن پیشنهاد مذکور بموقع اجرا گذاشته نشد.
- ۲- یکی از جهازات انگلیسی با سیصد نفر قشون از رود کارون گذشته به اهواز آمد که در ساحل رودخانه به قشون ایرانی حمله نماید. قوای ایران که عده آن به ده هزار نفر بالغ میگردید چنان روحیه خود را از دست داده بود که به محض مشاهده دشمن فرار اختیار کرد. داستان این جنگ را «سرجیمز اوترام» که سمت فرماندهی قشون انگلیس را داشت در کتاب خود موسوم به «محاربه ایران» بتفصیل نقل کرده است.

در سال ۱۸۴۶ ناصرالدین شاه به تخت جلوس نمود و تا سنه ۱۸۹۶ به سلطنت باقی بود. در زمان او تغییرات عمده‌ای در سیاست ایران و روس حادث نگردید ولی در اواخر سلطنت وی روس‌ها بر نفوذ تجارتی خود در صفحات شمالی ایران افزودند. رقابت سیاسی روس و انگلیس در ایران بحال خود باقی بود و گاهگاهی هم بر شدت آن افزوده می‌شد لیکن رفته رفته رقابت مذکور جنبه تجارتی و اقتصادی بخود گرفته و قراردادی که راجع بحفظ استقلال و تمامیت ایران در سنه ۱۸۳۴ میان روس و انگلیس بسته شده بود در سنه ۱۸۸۸ از جانب دولتین مزبور مجدداً تأیید گردید.

پس از جنگ کریمه روسیه سیاست صریح و روشنی در آسیا اتخاذ کرد و پیشرفته‌های او از سمت مشرق و جنوب دولت ایران را بوحشت انداخت. در سال ۱۸۶۹ دولت روس تا سواحل شرقی بحر خزر پیش آمده و بر سر مسائل سرحدی با ایران داخل مناقشه گردید و از آن‌موقع بعد باز دولت ایران مجبور شد که در موضوع روابط خود با همسایه شمالی منتهای حزم و احتیاط را بعمل آورد.

برای تشریح سیاست روس راجع بقضایای تجارتی و اقتصادی خلیج فارس در زمان سلطنت ناصرالدین شاه بی‌مناسبت نیست که اقدامات آن دولت را در موضوع احداث راه آهن ایران بطور مثال در اینجا ذکر کنیم. در سنه ۱۸۸۷ شاه به اصرار وزیر مختار روس در طهران قراردادی امضا کرد و متعهد شد که بدون رضایت و موافقت دولت روس اجازه ساختمان خطوط آهن مملکت ایران را به هیچ کمپانی خارجی ندهد. قرارداد مذکور بوسیله فشار و تهدید بشاه تحمیل گردید باین معنی که سفیر روس او را تهدید نمود که اگر امتیازی از طرف او بدول خارجی داده شود دولت روسیه دیگر خود را مقید بحفظ و حراست استقلال ایران نخواهد دانست و البته مقصود دولت روس از این اقدام جلوگیری از اجرای نقشه‌ای بود که

انگلیسها برای ساختمان خط آهن از اهواز بطهران کشیده بودند .
چند ماه بعد روسها در ازای آنکه سرویس کشتی رانی انگلیس در کارون
سفلی دائر گردیده بود فرمانی از شاه گرفتند که تامت پنج سال حق احداث
خطوط آن در هر نقطه ایران مخصوص شرکت های روس باشد و در ظرف آن مدت
اجازه مذکور بهیچ کمپانی دیگری داده نشود .

اما حوادثی که در این دوره در خود نواحی خلیج فارس اتفاق افتاد از این
قرار بود : از سال ۱۸۸۰ ب بعد روسها فعالیت های فوق العاده در منطقه خلیج فارس
بخرج دادند . در سنه ۱۸۸۷ صاحب منصبان روس که در استخدام شاه ایران بودند
بقصد مطالعه و تفتیش مسافرتی به اصفهان و شیراز و بوشهر نمودند و چندی بعد
نیز یکی از مهندسین نظامی آنها از راه بندرعباس به هرمز رفت که در موضوع
اهمیت سوق الجیشی تنگه های خلیج مطالعات بعمل آورد . مهندس مذکور پس
از بازدید جزیره هرمز در موقع مراجعت خود پیشنهاد نمود که از طرف دولت
روس مخزن ذغالی در آنجا تأسیس شود .

در سال ۱۸۹۶ بروز مرض طاعون در هندوستان بهانه ای بدست روسها داد که
برای مداخله در امور خلیج فارس دو نفر طبیب نظامی بیوشهر روانه سازند در
صورتی که مرض هنوز با آنجا نرسیده بود . منظور اصلی دولت روس از اعزام اطباء
مزبور همانا تعقیب سیاست آن دولت در موضوع تنگه هرمز بود و بهمین جهت
اطباء اعزامی چندین مرتبه به بندرعباس و بصره مسافرت کردند .

در سنه ۱۹۹۸ قونسول روسیه مقیم بغداد اقداماتی بعمل آورد که بندرگاه
وپایگاه دریائی برای دولت خود در خلیج فارس ایجاد نماید . در همان سال « کونت
کاپنیست » یکی از رجال معتبر روسیه از بابعالی عثمانی تقاضای امتیازی کرد که
از طرابلس شام تا کویت خط آهنی احداث نماید و این مسئله بخوبی نشان می دهد

که دولت روسیه کویت را برای پایگاه دریائی خود در خلیج در نظر گرفته بود.^۱ امثال و شواهد زیاد دیگری می‌توان در خصوص تصادم منافع انگلیس و روس در ایران و خلیج فارس ذکر نمود لیکن آنچه تاکنون در این فصل نوشته شده است برای توضیح مطلب کافی است و حاجت بذکر موارد دیگری ندارد. رقابت و کشمکش این دو دولت در صحنه ایران روز بروز شدیدتر می‌شد و کسانی که مایل به کسب اطلاعات مبسوط‌تری در این خصوص باشند می‌توانند بمؤلفات « کرزن » و « سایکس » و « پوپوسکی » و « ویلی » مراجعه نمایند. در اینجا همین قدر لازم است متذکر شویم که بالاخره در سال ۱۹۰۷ توافق نظری مابین دولتین روس و انگلیس بر سر موضوع ایران حاصل شد و موافقت ایشان بایکدیگر منجر بعقد قرارداد مشهور همان سال گردید که بحث در نتایج و کیفیات آن از موضوع این کتاب خارج می‌باشد.

ناصرالدین شاه نیز مثل نادر در دوره سلطنت خود سعی داشت که برای ایران نیروی دریائی در خلیج فارس ایجاد نماید و در سال ۱۸۶۵ پیشنهاد کرد که بجهت مراقبت و حفظ انتظامات بنادر خلیج چهار فروند کشتی جنگی خریداری

۱- لرد کرزن در سنه ۱۸۹۲ راجع به احداث بندر در خلیج فارس می‌نویسد « احداث بندرگاه روس در خلیج فارس که از دیرباز جزو آمال و آرزوهای وطن پرستان نواو و لگا بوده است اگر صورت عمل به خود بگیرد آرامش و انتظامی را که با صرف آن همه مساعی و مجاهدات در نواحی خلیج برقرار گردیده است مختل خواهد ساخت و تجارت با رونق آنجا را که کرورها لیره ارزش دارد از میان خواهد برد و عنان طوایف و اقوام مختلف آن حدود را دوباره گشوده و آنها را باز بجان یکدیگر خواهد انداخت. خوبست دولتین روس و انگلیس مجادلات خود را در نقطه دیگر ادامه داده و اختلافات خود را در جای دیگر حل نمایند و این عرصه آرام و بی‌صدای تجارت را که صلح و سکونت بزحمت و خون دل در آن مستقر شده است به میدان کارزار مبدل نسازند. هر دولتی که اجازه احداث بندر در خلیج فارس به روسیه بدهد بعقیده من به عظمت انگلستان توهین وارد آورده و در بهم زدن اوضاع آن سامان و برپا کردن جنگی بین‌المللی جدیت به خرج داده است. بهمین جهت من آن سفیر انگلیس را که در این مورد تسلیم شده و چنین اجازه‌ای را داده است گناهکار و خائن بوطنش میدانم ». (ایران و مسئله ایران).

نماید و اداره کردن آنها را بدست صاحب منصبان انگلیسی و ملاحان هندی و عرب واگذار کند لیکن این نقشه هیچوقت بموقع عمل گذاشته نشد. پانزده سال بعد شاه متوجه این نکته گردید که اگر خطوط ساحلی و بنادر ایران تحت نظارت و مراقبت کامل در آید عواید گمرکی آنها خیلی زیاد خواهد شد و باین جهت مصمم گردید که سالی يك كشتی خریداری کرده و در ظرف چند سال بحریه متناسبی برای رفع حوائج خلیج تدارك نماید. باین واسطه بایکی از کمپانی های آلمانی قراردادی منعقد نمود که دوفروند کشتی برای او بسازند. یکی از کشتی های مذکور موسوم به « پرسپولیس » که دارای ۶۰۰ تون ظرفیت و ۴۵۰ اسب قوه و چهار لوله توپ « کروپ » بود در سال ۱۸۸۵ وارد بوشهر گردید و کشتی دیگر موسوم به « شوش » چندی بعد بمحمره فرستاده شده و قطعات منفصله آن در آنجا سوار و بکار انداخته شد. « پرسپولیس » بعدها مأمور مراقبت بنادر خلیج گردید و « شوش » برای حمل و نقل مسافر و مال التجاره بر روی رود کارون افتاد و در تحت دستور حاکم خوزستان مشغول کار شد. گذشته از ساختمان این دو کشتی اقدام دیگری برای تکمیل نیروی دریائی ایران بعمل نیامد و نقشه مذکور بالاخره عقیم ماند.

در این کتاب بتفصیل از عملیات و اقدامات کمپانی هند شرقی بحث شده است و در حقیقت هم قسمت اعظم تاریخچه خلیج ارتباط کلی با تاریخ کمپانی مذکور دارد. باید دانست که در اوایل قرن نوزدهم وضع و موقع کمپانی هند شرقی در مشرق تغییرات کلی نمود باین معنی که کمپانی در بدو تأسیس خود فقط جنبه تجارتنی داشت و غالب هم خود را مصروف بانحصار نمودن تجارت انگلیس در نواحی مشرق می کرد لیکن بتدریج عملیات آن رنگ سیاسی بخود گرفت و جنبه سیاسی آن بیشتر از جنبه تجارتنی آن گردید. در سال ۱۷۸۴ قانونی از پارلمان انگلستان گذشت که برای نظارت در امور سیاسی و نظامی و مالی متصرفات انگلیس در هند

اداره دولتی مخصوصی تشکیل شود و از آن تاریخ بپعد زمام سیاست هندوستان از دست اولیای کمپانی خارج شد و نایب‌السلطنه هند و وزارتخانه هندوستان در اندن منتقل گردید. در سنه ۱۸۳۳ بموجب قانون دیگری حق تجارت انحصاری مشرق نیز از کمپانی سلب شد و از آن پس کمپانی فقط مأمور اداره کردن امور داخلی هندوستان بود و تجارت مهمی در دست آن باقی نماند. این ترتیب طبیعتاً قابل دوام و بقا نبود و باین جهت بعد از شورش خونین هندوستان در سنه ۱۸۵۸ اداره امور هند هم از دست کمپانی خارج گردید و بعهده دولت انگلیس واگذار شد.

مقارن همین اوقات دائره عملیات کمپانی در منطقه خلیج نیز محدود گردید و باب تجارت آندریا بروی کلیه واردین جدید مفتوح شد. حکومت بمبی ابتدا در سنه ۱۸۰۵ و بعد در سال ۱۸۰۹ اقدامات تجارتی کمپانی را در مسقط محدود ساخت و در سال ۱۸۲۲ حکمی صادر شد که «صاحب منصبان سیاسی در هر رتبه و درجه‌ای» از تجارت شخصی در خلیج ممنوع می‌باشند. از آن موقع بپعد دیگر اسمی از تجارت کمپانی هند شرقی در خلیج فارس شنیده نمی‌شود و رفته رفته سیاست و نفوذ انگلیس در آنجا منحصرأ جنبه سیاسی بخود می‌گیرد.

در قرن نوزدهم مهندسین و مأمورین انگلیسی مساحی‌های عمده از نواحی مختلف خلیج کرده و نقشه‌های مهمی از مواقع بحری و رودخانه‌ها و ایالات آنجا تهیه نمودند و چون تاریخچه خلیج بدون ذکر این اقدامات ناقص می‌ماند لهذا ما بطور اختصار در اینجا اشاره‌ای بر رؤس عملیات مذکور می‌کنیم. تا قبل از آن تاریخ فقط نقشه‌های ناقص و غیر قابل اعتمادی راجع بخلیج فارس در دست بود که باغلب آنها ممکن نبود اطمینان کرد. نقشه‌ها را «لیوتنان جان مال‌کلور» بعد از سه سال زحمت و صرف وقت تصحیح و تکمیل نمود و ضمناً در طی مطالعات و مساحی‌های خود نقشه‌های مفیدی برای تسهیل امر کشتی رانی سواحل خلیج تهیه کرد. در

نتیجه زحمات « مالک‌کلور » نقشه کاملی از ساحل شمال شرقی خلیج و نواحی شط العرب فراهم گردید لیکن قسمت اعظم سواحل جنوب غربی هنوز در نظر ملاحان اروپائی مجهول بود .

شرارتهای و راهزنی‌های دزدان جواسم مأمورین انگلیسی را متوجه این نکته ساخت که باید هرچه زودتر با اوضاع و کیفیات خطوط ساحلی پیچ در پیچ عمان آشنائی کامل حاصل کنند تا بتوانند از عهده دفع دزدان بر آیند . عملیات مساحی از سال ۱۸۱۱ بی‌عده ادامه داشت لیکن خطر و مزاحمت دزدان که در آن موقع بر تمامی آبهای آن نواحی مستولی بودند گاهگاه مانع پیشرفت کار می‌شد . بالاخره در سنه ۱۸۲۰ که طایفه جواسم برای دفعه سوم از قوای انگلیس شکست خورده و تسلیم گردیدند مهندسین اعزامی موفق شدند که نقاط جنوبی و غربی خلیج فارس را از ابتدای رأس مسندم مساحی و نقشه برداری کامل کنند . پس از آن عملیات نقشه برداری در خلیج عمان شروع شد و در سال ۱۸۲۹ نیز مساحی سواحل مکران تا کراچی خاتمه یافت . این اقدامات متضمن صدمات و مشقات سخت و طاقت فرسا بود زیرا جهازاتی که برای مساحی بکار می‌رفت کوچک و غیر متناسب با وضع آب و هوای محل بود و باین جهت عده زیادی از افسران و مهندسین جان خود را بر سر این کار گذاشتند و جمعی دیگر نیز در اثر بدی آب و هوا و سختی‌های دیگر علیل المزاج و مریض گردیدند .

مساحی ساحل جنوب شرقی عربستان در سالهای بین ۱۸۳۳ و ۱۸۳۷ خاتمه پیدا کرد و در سنه ۱۸۳۹ نیز که قشون انگلیس جزیره خارک را متصرف شده بود نقشه و گزارش جامعی راجع به کویت تهیه گردید .

از بعد از انحلال بحریه هندوستان تا سنه ۱۸۷۱ مساحی جدیدی در نواحی خلیج بعمل نیامد . در سال مذکور حکومت بمبئی یکی از صاحب منصبان بحریه

شاهی را مأمور نمود که نواحی بحرین و قطار و خور الهاجر و بهمنشیر را مساحی کرده و نقشه جامعی از آنها تهیه نماید. در سال ۱۸۹۰ مدخل شط العرب و بهمنشیر از سمت دریا مساحی گردید و معلوم شد که در کشتی رانی کارون بهمنشیر نمی‌تواند مورد استفاده جهازات اقیانوس پیما واقع شود. در سال ۱۸۹۰ شعبه مطالعات جزر و مد از طرف انگلیسها در بوشهر و مسقط دائر گردید و در ایستگاههای بوشهر و جاسک نیز بوسیله تلگراف شروع بتعیین درجات طول جغرافیائی شد.

پس از آن باز عملیات مساحی و نقشه برداری موقوف ماند تا سال ۱۹۰۳ که لرد کرزن نایب السلطنه هندوستان بخلیج فارس مسافرت نمود و بنابستور او از سال مذکور تا سال ۱۹۱۴ مساحی‌های عمده از نواحی مختلف بعمل آمد. نقشه‌های جامع و کامل خلیج فارس که امروزه در دسترس کلیه ملل موجود است و با وجود نقائصی که دارد باز از نقشه‌های تمام دریاهای دیگری که در تصرف مستقیم ملل اروپائی نیست کاملتر است فقط در اثر مساعی و جدیت‌های مأمورین انگلیسی بوجود آمده و کسانی که آنها را مورد استفاده قرار میدهند باید خود را مرهون زحمات ایشان بدانند.

راه‌های ارتباطی در خلیج فارس: در اوایل قرن هیجدهم خیلی اشخاص باین فکر افتاده بودند که مابین دریای مدیترانه و خلیج فارس بوسیله راه آهن یا کشتی-رانی در رودخانه رابطه مستقیم دائر نمایند و بعبارت آخری وسائل ارتباط میان انگلستان و هندوستان را اصلاح و تکمیل کنند. در سنه ۱۸۳۵ هیئتی به ریاست «کنل چرنی» به قصد مطالعه در موضوع کشتی رانی فرات از انگلیس به عراق عثمانی آمد و پارلمان انگلیس بیست هزار لیره و کمپانی هند شرقی نیز پنج هزار لیره بجهت مخارج آن اعطا نمودند. در سال ۱۸۲۶ دو فروند جهاز بخاری در قسمت علیای شط فرات به آب انداخته شد. یکی از آنها در موقع طوفان غرق گردید ولی

جهاز دیگر بنوبه در آبهای فرات و دجله و شطالعرب و کارون مشغول کار شد . هیئت اعزامی « چرنی » در اواخر سال ۱۸۳۶ مراجعت نمود و هر چند در موضوع ایجاد وسائل ارتباط سریع مابین انگلیس و هند پیشرفت عمده‌ای حاصل نکرد ولی در عوض مطالعات جامع آن در خصوص رودخانه‌های معظم عراق کماک بزرگی به تحقیقات جغرافیائی نمود . پس از آن باز مانند سابق بحر احمر راه عمده ارتباط شرق و غرب گردید و مال التجاره‌های سنگین و مسافرین عموماً از آن راه به مشرق می‌آمدند .

تا اوایل قرن بیستم مسافرین و سیاحان متعدد در نواحی مختلف عربستان سیاحت کرده و هر يك مطلب تازه‌ای بر اطلاعات جغرافیائی ما افزوده‌اند و چون « دکتر هوگارت » شرح کلیه این مسافرتها را بتفصیل در کتاب خود نگاشته‌است لهذا ما از تکرار آن در این جا خودداری می‌نمائیم . اما در سمت ایران مساحی-هائی که به جهت احداث خطوط تلگرافی بعمل آمد وسیله شد که مطالعات بسیار دقیق جغرافیائی در نواحی مرکزی و جنوبی آن مملکت به عمل آید و در نتیجه یکی از جامع‌ترین و نفیس‌ترین نقشه‌های ایران در سنه ۱۸۷۴ بتوسط « کاپیتان سن جان » تهیه و منتشر گردد .

از سال ۱۸۸۰ بپس رودخانه کارون جلب توجه انگلیسها را کرد و اهمیت آن در ارتباطات ساحلی خلیج و حمل مال التجاره بداخله ایران برایشان مشهود گردید . مدتها پیش از این تاریخ نیز « لایارد » و « لیوتنان سلبی » پی به اهمیت واقعی کارون از لحاظ ارتباط آن با شهرهای بزرگ و مراکز غله خیز غربی ایران برده و استفاده از آن را برای توسعه تجارت هند انگلیس در تألیفات خود گوشزد کرده بودند . « لایارد » مخصوصاً بواسطه مناسبات دوستانه‌ای که با محمد تقی خان رئیس قبایل بختیاری و با تجار شوشتر داشت موفق شده بود که موافقت و همراهی ایرانی‌ها

را در خصوص افتتاح رود کارون جلب نماید و ضمناً بدولت انگلیس پیشنهاد کرده بود که تا موقع مقتضی و مناسب است از آن استفاده کنند لیکن مناقشات سیاسی در ایران مانع اجرای این نقشه گردید و فقط سی سال بعد موضوع راه رودخانه مزبور موضوع مذاکرات رسمی بین طهران و لندن واقع شد. این دفعه باز مدت هفده سال بدون اخذ نتیجه « بمذاکرات سیاسی » گذشت تا عاقبت در سال ۱۸۸۸ شاه فرمانی صادر کرد و به موجب آن کارون سفلی را بر طبق شرایط مخصوصی بروی جهازات عالم مفتوح ساخت: « لرد کرزن » جنبه‌های جغرافیائی و سیاسی و تجارتی این موضوع را به تفصیل در کتاب خود مورد بحث قرار داده و فهرست کاملی از کلیه تألیفات انگلیسها در خصوص کارون و نواحی مجاور آن نیز بدان افزوده است. تنها شرکت انگلیس که از امتیاز نامه مذکور استفاده نمود کمپانی کشتی رانی دجله و فرات بود که جهازات آن متجاوز از یک ربع قرن بود بر روی دجله کار می کردند. کمپانی مزبور در ایران مواجه با اشکالات و خسارات عدیده گردید و هم مأمورین دولتی ایران و هم اهالی دائماً اسباب مزاحمت آن را فراهم می آوردند ولی دولت انگلیس سالیانه مبلغی کمک خرج به آن می داد که عملیات خود را ادامه دهد. تجارت صادراتی نواحی کارون بتدریج زیاد شد و سرویس کشتی رانی رودخانه‌ای منظمماً دائر گردید و در نتیجه توسعه تجارت و کشتی رانی ایالت خوزستان انگلیسها در سال ۱۸۹۰ يك قونسولخانه و در سال ۱۸۹۲ نیز يك دفتر پستی در محمره تأسیس نمودند.

چنانکه دیدیم نقشه ارتباط انگلیس با مستملکات شرقی آن بوسیله راه آهن و کشتی پیشرفت زیادی حاصل نکرد و به موقع اجرا در نیامد ولی در اواسط قرن نوزدهم لزوم احداث خط تلگرافی از راه عراق احساس گردید و مخصوصاً بعد از شورش هندوستان بر دولت انگلیس ثابت شد که اگر بخواهد برهند حکومت نماید

حتماً لازم است ارتباط تلگرافی با آنجا داشته باشد. ابتدا تصمیم گرفته شد که خطی از راه بحر احمر به مشرق امتداد داده شود ولی خط مزبور در سنه ۱۸۶۰ قطع گردید و چون نگاهداری این خط متضمن زحمات و مخارج فوق العاده بود دیگر هیچ کمپانی حاضر به دایر کردن آن نشد. به این جهت دولت انگلیس شخصاً احداث تلگراف مزبور را بعهده گرفت و پس از مطالعات دقیق بر او مسلم شد که خلیج فارس از هر جهت برای آن مقصود متناسب تر از بحر احمر است خط تلگرافی اسلامبول بیصره که بدستکاری مهندسین انگلیسی ساخته شده و متعلق به دولت عثمانی بود و با خطوط تلگرافی اروپا ارتباط داشت تا بغداد امتداد می یافت و اگر همان خط را تا «فاو» واقع در رأس خلیج ادامه داده و از آنجا بوسیله سیم زیر دریائی آن را بکراچی متصل می ساختند شرق و غرب مستقیماً با یکدیگر رابطه و اتصال پیدامی کرد. نظر به اینکه سیم بغداد به «فاو» بایستی از سرزمین اعراب «منتفق» عبور نماید و قبایل مذکور دائماً با دولت عثمانی در جنگ و ستیز بودند و سیم کشی در خاک آنها اشکالات زیاد داشت لهذا تصمیم گرفته شد که خطی از بغداد از راه کرمانشاه و طهران و اصفهان و شیراز ببوشهر کشیده شود و از آنجا به سیم های زیر دریائی خلیج متصل گردد. امتیازات لازمه برای احداث این خط پس از مذاکرات طولانی از دولت ایران گرفته شد.

خطوط تلگرافی که در سال ۱۹۲۷ از طرف «اداره تلگراف هند و اروپا» در خلیج فارس اداره می شد از این قرار بود:

۱- خطی از کراچی به جاسک که در سنه ۱۸۶۸ تأسیس شده، ۵۲۸ میل طول

دارد و مراکز آن در کراچی و جاسک می باشد.

۲- خط دوسیمی از کراچی به جاسک که در سنه ۱۸۶۴ از کراچی بگوادر

و در سنه ۱۸۶۹ از گوادر به جاسک امتداد یافته است. طول آن ۷۰۰ میل و مراکز

آن در کراچی و «ارمارا» و «پاسنی» و گوادر و چاه‌بهار و جاسک می‌باشد.

۳- خطی از جاسک به‌هنگام که در سال ۱۹۰۴ دائر شده، ۱۳۶ میل طول آنست و مراکز آن در جاسک و هنگام می‌باشد.

۴- خطی از هنگام به‌ریشهر (بوشهر) که در سال ۱۹۰۴ دائر شده، ۳۸۰ میل طول آنست و مراکز آن در هنگام و ریشهر می‌باشد.

۵- خط مستقیمی از جاسک بریشهر که در سال ۱۸۸۵ دائر شده، ۵۲۰ میل طول آنست و مراکز آن در جاسک و ریشهر می‌باشد.

۶- خطی از ریشهر به «فاو» که در سال ۱۸۶۴ دائر شده، ۱۵۰ میل طول آنست و مراکز آن در ریشهر و «فاو» می‌باشد.

۷- خطی از هنگام به‌بندرعباس که از جزیره قشم عبور می‌نماید و در سال ۱۹۰۵ تمام شده است. طول سیم بحری این خط ۱۷ میل و سیم زمینی آن ۳۱ میل می‌باشد.

۸- خطی از جاسک به‌مسقط که در سال ۱۹۰۱ دائر شده، طول آن ۲۲۰ میل است و مراکز آن در جاسک و مسقط می‌باشد.

ساختمان و نگاهداری خطوط تلگرافی مزبور مواجه با اشکالات طبیعی و موانع عدیده دیگر بوده است و نباید تصور کرد که انگلیسها به آسانی موفق باحداث این خط شده‌اند. در سمت شرقی دجله و خلیج فارس سلسله‌های متعدد کوه بطرف شمال غربی و جنوب شرقی امتداد یافته و حتی در جلگه‌های آن حدود نیز تپه و ماهورهای بی‌شمار راه را بریده است. آب و هوای فلات مانند نقاط مرتفع ایران در تابستان گرم و خشک است و در زمستان سرد و پربارندگی است. خط تلگراف در چند جا از بعضی معابر کوهستانی عبور می‌کند که هشت هزار قدم تا سطح دریا ارتفاع دارد و سرما و برف آنها در زمستان اغلب بحدی است که عبور

و مرور از آنجا بکلی غیر مقدور می‌باشد. در این نواحی جاده‌های قابل عبور ارابه یافت نمی‌شده است و مأمورین تلگراف مجبور بوده‌اند اسباب و ادوات کار خود را با قاطر نقل کنند. از اینها همه گذشته طوایف و اقوامی در عرض این خط سکونت داشته‌اند که در تحت امر و نفوذ هیچکس نبوده و بوسیله دزدی و غارتگری امرار معیشت می‌کردند و مسلم است که سیم تلگراف با وجود ایشان با چه زحمات و مخاطراتی کشیده شده است.

امروزه مراکز تلگراف بی‌سیم در هنگام و بحرین و بوشهر و لنکه و همچنین در بصره و آبادان تأسیس گردیده و تا کنون خدمات مهمی بکشتی‌رانی خلیج و تجارت آن حدود انجام داده است.

تجارت اسلحه: در اواخر قرن نوزدهم دولت انگلیس پس از آنکه بازحمات و فداکاریهای بسیار موفق بدفع دزدان دریائی و الغای تجارت برده شد تازه مواجه با قضیه سخت‌تر و مشکل‌تری گردید و آن عبارت بود از فروش و توزیع اسلحه آتشی به مقادیر خیلی زیاد مابین قبایل مختلف نواحی خلیج. تجارت اسلحه ابتدا در خلیج خیلی کم رواج داشت ولی رفته رفته بر دایره وسعت و انتشار آن افزود بطوری که اهمیت آن بعدها تامدتی هر موضوع مهم دیگری را تحت الشعاع خود قرار داد. در زمان جنگ سوم افغان در سال ۱۸۸۰ کشف گردید که مقدار زیادی «چاشنی» و گلوله از هندوستان صادر شده و از راه ایران به قشون افغان در هرات رسیده است و بعلاوه معلوم شد که تجارت اسلحه به مقدار کم از همین راه منظمأ جریان دارد. با آنکه حکومت بمبئی صدور اسلحه را از هندوستان غدغن کرده و شاه نیز ورود مهمات جنگی را از سرحدات ایران منع نموده بود معذالك انواع اسلحه مرتباً به محمره وارد می‌شد. در سال ۱۸۸۳ تجارتخانه‌ای برای فروش اسلحه

در بوشهر دائر گردید و صاحبان آن بزودی بقدری سود بردند که تجارتخانه‌های دیگری نیز شبیه به آن در سایر نقاط خلیج تأسیس گشت.

جلوگیری از فروش اسلحه در ایران مفید واقع نشد و تجارت مذکور دائماً در بوشهر توسعه می‌یافت خاصه که مأمورین گمرکی ایران فقط به تزئید حقوق ورودی اسلحه اکتفا کرده و تجارت آن را چون مخالفتی با قانون نداشت غدن نمی‌کردند. در نتیجه طولی نکشید که افراد طوایف فارس و خوزستان دارای تفنگهائی شدند که به مراتب از تفنگهائی قشون دولتی ایران بهتر بود و بقول «سایکس» مردم در کوچه و خیابان می‌گفتند «مارتین خان شاه شده است».^۱ «فریزر» می‌گوید «تجارت اسلحه بتمام معنی یک تجارت انگلیسی بود زیرا تفنگه‌ها در انگلستان ساخته می‌شد و تجارتخانه‌های انگلیس آن را صادر می‌کردند و کشتی‌های انگلیسی آن را حمل می‌نمودند و تجار انگلیس نیز آن را در ایران به فروش می‌رسانیدند».

دولت انگلیس نمی‌توانست اتباع خود را از فروش اسلحه منع نماید و راه جلوگیری از این تجارت را منحصر بغدن دولت ایران می‌دانست زیرا در غیر آن صورت تجارت مذکور از دست انگلیسها خارج شده به دست فرانسویها و آلمانها می‌افتاد و در نتیجه مشکلات سیاسی ایران زیاده‌تر و پیچیده‌تر می‌شد. دولت انگلیس بخوبی می‌دانست که اگر حکومت ایران تجارت اسلحه را رسماً در قلمرو خاک خود منع و غدن نماید بالطبع از تجارت مذکور جلوگیری بعمل آمده و دولت انگلیس مجبور نخواهد بود که تجارتخانه‌های اتباع خود را وادار به ترك معاملات خویش نماید و بالنتیجه مبالغی به عنوان خسارت به آنها بپردازد.

در سال ۱۸۹۷ تجارت اسلحه در بوشهر بقدری توسعه یافته بود که معادل

۱- اشاره به تفنگه‌های مارتین است

صد هزار لیره اسلحه بدانجا وارد شد . دولت ایران از این پیش آمد متوحش و مضطرب گردید و با دولت انگلیس و حکومت مسقط قراردادی منعقد ساخت که از تجارت مذکور جلوگیری بعمل آورد .

در مسقط نیز موضوع فروش اسلحه بتدریج کسب اهمیت نمود بطوری که میان سالهای ۱۸۹۰ و ۱۸۹۲ در حدود دوازده هزار اسلحه بدانجا وارد شد . سلطان شرایط قراردادی را که با انگلیسها بسته بود تماماً به موقع اجرا نگذاشت و فقط حکم کرد که صدور اسلحه از مسقط به آفریقای شرقی غدغن باشد ولی اجازه نمی داد که جهازات عمانی مورد تفتیش و معاینه واقع شوند در صورتی که یگانه وسیله مؤثر برای جلوگیری از تجارت مذکور همان تفتیش جهازات بود . بهمین جهت روز بروز بر توسعه تجارت اسلحه افزوده می شد تا سال ۱۸۹۷ که عده تفنگهای وارده به مسقط به بیست هزار عدد بالغ گردید . مقداری از این تفنگها مابین عشایر داخلی عمان توزیع می شد لیکن قسمت اعظم آن به بحرین و قطر و کویت ارسال گردیده و عده ای هم بطور قاچاق وارد خاک ایران و عثمانی می گردید و بالنتیجه تمام اهالی این ایالات بتدریج صاحب جدیدترین اسلحه های جنگی شدند .

در این وقت دیگر لازم بود اقدامات فوری و جدی برای جلوگیری از این تجارت بعمل آید . در سال ۱۸۹۸ از دولت ایران و سلطان مسقط قول گرفته شد که خرید و فروش آزاد اسلحه را در قلمرو ممالك خویش جداً منع نمایند . دولت ایران با عزم و تصمیمی قوی شروع به جلوگیری از تجارت مذکور نمود و بقدری سلاح های وارده را در سرحدات خود مخصوصاً در بوشهر توقیف کرد که بزودی تجارت اسلحه در ایران از میان رفت و جز مقدار کمی بطور قاچاق اسلحه وارد آنجا نمی شد . جهازات جنگی انگلیس نیز در نقاط مختلف خلیج فارس مقادیر مهمی از سلاح های وارده را ضبط و توقیف نمودند .

از سال ۱۸۹۸ ببعد تجارت اسلحه کلیتاً به مسقط منتقل گردید و تا مدتی از آنجا اسلحه و مهمات جنگی به نواحی عمان و ساحل مکران و افغانستان صادر می‌شد. تجارت مذکور در مسقط بیشتر در دست فرانسویها و آلمانها بود و اتباع انگلیس بواسطه غدغن اکید دولت خود دیگر مداخله در آن نداشتند. ذکر کلیه اقداماتی که در اواخر قرن نوزدهم برای جلوگیری از تجارت اسلحه بعمل آمده است از موضوع بحث این کتاب خارج می‌باشد و فقط بذکر این نکته اکتفا می‌کنیم که در سال ۱۹۱۲ پس از تهیه مقدمات کار، مخزن اسلحه‌ای در مسقط تأسیس گردید و مقرر شد که از آن ببعد کلیه معاملات اسلحه و مهمات جنگی - چه صادرات و چه واردات - در تحت نظارت مستقیم دولت صورت بگیرد. اتخاذ این تدبیر هر چند تجارت مزبور را بکلی از میان نبرده است لیکن تا اندازه مهمی از شیوع و توسعه آن جلوگیری کرده و امروز دیگر مسئله فروش اسلحه از مسائل جاری روز خلیج بشمار نمی‌رود.

This book should be returned on or before the last stamped above. An overdue charges of 6 mP. will be levied for each day. The book is kept beyond that day.

J. & K. UNIVERSITY LIBRARY

Call No. 34,8954, H 819C
Account No. ~~829~~
Date. 31-8-06

[illegible]

THE LABEL

فہرست نام گسان

« آ »

- آبہ رینال — ۱۱۹ .
 آراتوسن ، اراتوسن — ۵۸ ، ۵۷ ، ۵۶ .
 آریان — ۲۶ — ۲۷ ، ۵۰ ، ۵۶ ، ۱۱۰ .
 آغامحمدخان — ۲۰۱ ، ۲۱۹ ، ۲۲۱ .
 آگاسید — ۴۵ .
 آلفونسودو البوکرک (البوکرک) —
 ۱۲۱ ، ۱۲۵ .
 آنتونی شرلی — ۱۴۵ ، ۱۴۶ ، ۱۴۸ ،
 ۱۴۹ ، ۱۶۳ .
 آیوز — ۲۱۱ .

« الف »

- ابراہیم خان — ۲۰۱ .
 ابرکرومبی — ۲۲۲ .
 ابن بطوطہ — ۷۷ تا ۸۰ ، ۱۰۳ ، ۱۰۴ ،
 ۱۰۹ ، ۱۱۸ .
 ابن بلخی — ۸۶ ، ۱۰۹ ، ۱۱۰ .
 ابن حوقل — ۸۴ ، ۱۰۸ .
 ابن خرداذبہ — ۷۳ ، ۹۸ ، ۱۱۱ .
 ابن خلدون — ۹۵ .
 ابن سعود — ۲۲ ، ۲۳۱ ، ۲۸۶ ، ۲۹۰ .

- ابن سوار — ۷۶ .
 ابن مجاور — ۱۱۴ .
 ابوالفدا — ۱۰۳ ، ۱۰۴ ، ۱۱۷ .
 ابوالقاضی — ۶۶ .
 ابوبکر — ۷۱ ، ۹۱ ، ۹۷ .
 ابوزید صیرفی — ۱۰۷ .
 ابوسعید — ۱۰۱ .
 ابوطاهر [... الجنابی] — ۸۴ ، ۹۹ .
 اپی فان — ۴۰ .
 ادریسی — ۷۰ ، ۷۴ ، ۱۰۲ ، ۱۱۲ ، ۱۱۶ .
 ادوارد کونوک — ۱۵۷ .
 اذان — ۹۳ .
 اراتوسن (آراتوسن) — ۵۷ ، ۵۸ .
 اراتو سطنس — ۵۹ ، ۶۰ .
 ارتیراس — ۵۷ .
 ارتمیدوروس — ۵۹ ، ۶۰ .
 اردشیر [... بابکان] — ۸۱ ، ۹۶ ، ۱۱۸ .
 ارکیاس — ۵۵ .
 ارل اسکس — ۱۴۵ .
 ارثیران — ۶۱ .
 اریستوبوس — ۳۹ ، ۵۹ .

- ایسکیلوس — ۴۵ .
 « ب »
 بارتل فرد — ۲۷۳ ، ۲۵۹ .
 بارتلو مودو دیاز — ۱۲۳ .
 باسعیدو — ۲۴۷ ، ۲۴۶ ، ۲۴۲ .
 بافین — ۱۶۷ .
 بخت النصر — ۹۴ ، ۴۶ ، ۴۴ .
 بدر — ۲۷۰ .
 براق حاجب — ۸۷ .
 برانگوین — ۲۲۴ .
 بروژیر — ۲۲۱ .
 بروس — ۲۲۵ ، ۱۹۵ .
 بروگیر — ۲۲۰ .
 بطلمیوس — ۶۵ ، ۶۴ ، ۱۴ .
 بلاذری — ۹۱ ، ۶۶ .
 بناپارت — ۲۲۲ .
 بنتام — ۱۸۲ .
 بنیامین — ۱۱۳ .
 بوسعید — ۹۹ .
 بوکینگام — ۲۴۶ ، ۲۴۵ .
 بیزانس — ۱۲۳ ، ۱۲۲ .
 « پ »
 پارسوتر — ۲۱۳ ، ۲۱۲ .
 پالگروا — ۲۹۸ .
 پرسی کاکس — ۲۸۱ .
 پرو — ۱۳۵ ، ۱۳۳ .
 پروکوپیوس — ۶۸ .
 پریدوکس — ۴۱ .
 پریرا — ۱۲۶ .
 پزارد — ۸۵ ، ۳۳ .
 پطر کبیر — ۲۰۰ .
 پلی — ۲۸۸ ، ۲۸۷ ، ۲۸۴ .

- استخری — ۱۱۶ ، ۱۰۹ ، ۱۰۷ ، ۸۴ .
 استرابو — ۴۷ ، ۴۵ ، ۳۹ ، ۱۴ .
 استرابون — ۶۰ تا ۵۶ ، ۵۱ ، ۴۲ .
 استوکار — ۲۸۸ .
 استیل — ۱۵۷ .
 اسکندر — ۵۵ ، ۵۳ تا ۴۷ ، ۱۵ ، ۱۴ .
 ۵۶ ، ۵۷ ، ۶۳ ، ۶۴ ، ۱۱۰ ،
 ۱۲۵ .
 اسکیللاس — ۴۹ .
 اشرف افغان — ۲۰۰ .
 افراسیاب — ۷۸ .
 اگاثارخید — ۵۹ .
 البوکرک (آلبوکرک) — ۱۲۵ ، ۱۷ تا
 ۱۳۶ ، ۱۴۵ ، ۱۶۴ ، ۱۶۸ ، ۱۷۵ ،
 ۲۸۲ .
 العلی — ۹۷ .
 الفونسو دو پیوا — ۱۲۴ .
 المقتدر — ۱۰۹ .
 المیدا — ۱۳۱ ، ۱۲۵ .
 الوارث — ۹۲ .
 الیزابت [ملکه ...] — ۱۵۲ ، ۱۵۱ .
 الیویر — ۲۲۱ ، ۲۲۰ .
 امامقلی خان — ۱۶۸ .
 امیر ترکی — ۲۷۳ ، ۲۳۱ .
 امیر محمدابن احمد الخوزی — ۹۳ .
 انتونیودو نوروینها — ۱۳۹ .
 اندروستن — ۵۵ .
 انوشیروان — ۹۰ .
 اورتاگورس — ۵۷ .
 اونسی کریتوس — ۵۲ .
 اووری — ۲۲۵ .
 ایاز — ۱۱۹ .

پلی نی - ۴۰ ، ۴۲ ، ۵۸ ، ۶۰ ، ۶۱ .
 پوپوسکی - ۲۹۹ .
 پوزیدونیوس - ۵۸ ، ۵۹ .
 پولی بیوس - ۵۸ .
 پیرییک - ۱۴۰ ، ۱۴۱ .
 پیغمبر (محمد «ص») - ۶۷ ، ۷۲ ، ۷۵ ،
 ۱۱۴ .

« ت »

تئودور بنت - ۳۸ ، ۴۱ ، ۴۲ .
 تئو فراستوس - ۴۵ .
 تاورنیه - ۱۹۰ .
 تراژان - ۶۴ .
 تریستو داکونا - ۱۲۵ .
 تماس آلدورث - ۱۵۴ .
 تماس استیفنس - ۱۵۱ .
 تماس بارکر - ۱۵۹ .
 تماس رو ، رو - ۱۵۳ ، ۱۵۴ ، ۱۵۶ ،
 ۱۵۷ ، ۱۵۸ ، ۱۸۵ .
 تماس کریج - ۱۸۵ .
 تماس هربرت - ۱۷۳ .
 توران شاه - ۱۱۷ .
 توماس بست - ۱۵۳ .
 تیکزیرا - ۱۶۰ .
 تیمور (پسر عطار) - ۲۸۱ .
 « ث »

ثونوت - ۱۹۱ .
 ثوینی - ۲۷۱ ، ۲۷۲ .

« ج »

جابر - ۲۴۵ .
 جان گروثر - ۱۵۵ .
 جان مارشال - ۳۷ .
 جان ماک کلور - ۳۰۱ ، ۳۰۲ .

جان ملکم - ۱۴۶ ، ۲۶۸ ، ۲۹۴ .
 جان نیوبری - ۱۴۳ ، ۱۵۲ .
 جان هویقن وان لیشوتن - ۱۴۳ .
 جرود - ۹۷ .
 جعفر (از امرای عمان) - ۹۱ .
 جغتای - ۲۸ ، ۹۰ .
 جلند ، جلندابن مسعود - ۹۱ ، ۹۲ .
 جناح ابن عبد حنوی - ۹۱ .
 جوبا - ۵۹ .
 جیمز (پادشاه انگلستان) - ۱۴۵ ، ۱۵۳ ،
 ۱۷۱ .
 جیمز استوری - ۱۵۲ .
 جیمز اوترام - ۲۱۳ .
 «چ»
 چرنی - ۳۰۳ ، ۳۰۴ .
 چنگیز - ۸۷ .

« ح »

حاتم - ۹۷ .
 حافظ ابرو - ۸۶ .
 حامد - ۲۱۹ .
 حسن (جانشین الوارث) - ۹۲ .
 حسین بن علی (رئیس طایفه جواسم) -
 ۲۳۷ .
 حضرت رسول (محمد «ص») - ۹۷ ،
 ۹۸ .

حمدالله قزوینی - ۱۱۵ .

« خ »

خالد - ۷۱ ، ۷۳ ، ۷۴ .
 خسرو (پادشاه ساسانی) - ۷۱ .
 خسرو ثانی - ۹۷ .
 خضرامی - ۹۷ .
 خواجه عطار - ۱۲۹ .

« ژ »

- ژوایرس دو کاویله‌ها - ۱۲۴ .
- ژوستین - ۳۹ ، ۶۷ .

« س »

- سایترون - ۹۶ .
- سارگن کبیر ، سارگون - ۳۴ .
- سایکس - ۲۹۹ ، ۳۰۹ .
- ستون - ۲۳۸ .
- سعد - ۷۱ .
- سعود - ۲۳۷ .
- سبلی - ۳۰۴ .
- سلطان ابن احمد - ۲۶۷ .
- سلطان ابن سیف - ۱۷۸ ، ۲۰۱ ، ۲۸۲ .
- سلطان ابن سقر ، شیخ سقر - ۲۳۴ ، ۲۴۲ ، ۲۴۴ .
- سلطان ترکی - ۲۷۳ .
- سلطان سعید - ۲۵۲ ، ۲۵۴ ، ۲۷۱ .
- سلطان سلیمان - ۷۸ ، ۸۹ .
- سلوکوس نیکاتور - ۵۶ .
- سلیمان تاجر - ۱۶ ، ۶۸ ، ۶۹ ، ۱۰۷ .
- سناخریب - ۱۴ ، ۶۵ .
- سن جان - ۳۰۴ .
- سندباد بحری - ۱۶ ، ۷۰ .
- سوارز - ۱۳۷ ، ۱۳۸ .
- سورجون آیو - ۲۰۷ .
- سید بن خلیفه - ۱۷۷ .
- سید حامد - ۲۶۷ .
- سید سعید - ۲۳۱ ، ۲۳۸ ، ۲۳۹ ، ۲۴۱ .
- ۲۷۰ ، ۲۷۲ .
- سید سلطان - ۲۰۲ ، ۲۱۹ ، ۲۲۰ ، ۲۶۸ .
- ۲۷۰ ، ۲۷۴ .
- سیف الدین - ۱۲۹ ، ۱۳۴ .

« د »

- داریوش اول - ۴۹ .
- داکونا - ۱۲۶ .
- درهم کوب - ۱۱۷ .
- دلاوال - ۱۷۹ .
- دوباروس - ۸۵ .
- دورات باربوسا - ۱۲۰ ، ۱۲۱ .
- دوراند - ۴۱ .
- دوک فرارا - ۱۴۵ .
- دوم ژوا - ۱۲۴ .
- دونگی - ۳۶ .
- دو کلاس - ۲۰۸ .
- دوم فرانسیسکو دوالمیدا - ۱۲۵ .

« ر »

- رئیس حامد - ۱۳۵ .
- رالف فیتخ - ۱۲۱ ، ۱۴۳ ، ۱۵۲ .
- راولینسون - ۲۹۵ .
- ربرت شرلی - ۱۴۹ ، ۱۵۰ ، ۱۵۵ ، ۱۵۶ .
- ربی بنیامین - ۱۱۲ .
- رحمن بن جابر - ۲۴۴ ، ۲۴۶ .
- رکن الدین محمد - ۱۱۷ .
- روی فریر - ۱۶۷ ، ۱۷۲ ، ۱۷۷ .
- ریشارد استیل - ۱۵۵ .
- ریشارد بوئی - ۱۷۰ .
- ریویک - ۱۹۵ .

« ز »

- زبردست خان - ۲۰۵ .
- زرقاء - ۹۵ .
- زکریای قزوینی - ۱۱۵ .
- زومر - ۸۹ .

سیفین - ۱۱۷ .

« ش »

شاپور اول ، شاهپور - ۱۴ ، ۸۶ ، ۹۶ ،
شاپور دوم (شاپور ثانی) - ۶۵ ، ۸۱ ،
۸۲ ، ۹۶ .

شاردن - ۱۹۴ ، ۲۰۷ .

شاه اسمعیل - ۱۳۰ ، ۱۳۳ ، ۱۳۴ ، ۱۳۵ .
شاهرخ - ۲۰۱ .

شاه سلطان حسین - ۱۹۹ ، ۲۰۱ ، ۲۰۲ .
شاه صفی - ۱۸۷ ، ۱۹۰ .

شاه طهماسب - ۲۰۰ .

شاه عباس - ۱۴۴ تا ۱۴۷ ، ۱۴۹ ، ۱۵۰ ،
۱۵۵ ، ۱۵۸ ، ۱۵۹ ، ۱۶۱ ، ۱۶۳ .

۱۶۴ ، ۱۶۵ ، ۱۷۳ ، ۱۸۶ ، ۱۸۷ .

شاه عباس ثانی - ۱۹۰ .

شرلی ، برادران شرلی - ۱۴۵ ، ۱۴۶ ،
۱۵۰ ، ۱۵۱ ، ۱۵۷ .

شمیل - ۱۴۲ .

شیخ جبیر - ۲۸۸ .

شیخ سلمان ، سلمان - ۲۱۶ ، ۲۱۷ ، ۲۱۸ .

شیخ صباح - ۲۸۸ .

شیخ عیسی - ۲۵ ، ۲۸۹ .

شیخ قادر - ۲۸۶ .

شیخ مبارك - ۲۹۰ ، ۲۹۱ .

« ص »

صادق اصفهانی - ۶۶ .

صادقخان - ۲۰۱ ، ۲۱۵ .

« ط »

طبری - ۶۶ ، ۷۳ ، ۷۵ ، ۹۴ ، ۹۶ .

« ع »

عادلشاه - ۲۰۱ .

عبد (از امرای عمان) - ۹۱ .

عبدالغزیز بن سعود عبدالغزیز - ۲۳۱ ،
۲۳۲ .

عبدالملك - ۹۱ .

عتبه - ۹۸ .

عثمان بن ابی العاصی - ۹۱ .

عزقیل - ۳۸ .

عقبابن غزوان - ۷۵ .

علی (ع) - ۷۶ ، ۷۸ .

علی ابن احمد - ۱۰۰ .

علی بیك - ۱۴۱ ، ۱۴۲ .

عمر - ۷۱ ، ۷۵ ، ۹۱ .

عمرو (برادر مالك) - ۹۵ .

« ف »

فاریاسوسا - ۱۲۹ ، ۱۳۶ ، ۱۴۰ ، ۱۴۲ ،
۱۷۶ ، ۱۸۰ .

فتحعلی شاه - ۲۰۱ ، ۲۹۳ ، ۲۹۵ .

فرایارا ودودیک - ۱۱۸ .

فریر - ۱۹۲ ، ۱۹۳ ، ۲۲۳ .

فریزر - ۱۰۴ ، ۳۰۹ .

فیصل - ۲۷۳ ، ۲۷۴ ، ۲۷۶ ، ۲۸۰ ،
۲۸۱ .

فیلیپ دوم - ۶۴ ، ۱۸۱ .

فیلیپ سوم - ۱۵۱ ، ۱۶۳ .

« ق »

قاضی عبدالسلام - ۷۷ .

قدامه - ۹۸ .

قزوینی - ۱۱۲ .

قطب الدین - ۸۷ ، ۱۱۹ .

قیس - ۱۱۱ ، ۱۱۳ .

« ك »

کاپنیست - ۲۹۰ ، ۲۹۸ .

کاوند کرمانی - ۸۷ .

لورو - ۲۲۷ .
 لهراسب - ۸۶ .
 لینشوتن - ۱۸۱ ، ۱۸۲ .
 « م »
 مأمون - ۶۶ .
 ماتیاس دوالبو کرک - ۱۵۲ .
 مارکویولو - ۸۷ ، ۱۱۳ ، ۱۱۶ ، ۱۱۷ .
 ماک کلور [جان ...] - ۳۰۲ .
 ماکی - ۳۷ ، ۴۱ ، ۴۲ .
 مالک - ۸۸ ، ۹۵ ، ۹۶ .
 ماندلسلو - ۱۸۸ .
 مجید (پسر سید سعید) - ۲۷۱ .
 محمد (ص) - ۷۱ ، ۹۹ ، ۱۰۱ ، ۲۰۳ ، ۲۲۹ .
 محمد بن عبدالوهاب - ۲۲۸ .
 محمد بن نور - ۹۲ .
 محمد تقی خان (رئیس قبایل بختیاری) - ۳۰۴ .
 محمد شاه ، ۲۹۵ .
 محمد علی (حاکم مصر) - ۲۳۰ .
 محمود شاه - ۱۳۸ .
 مراد بیگ - ۱۴۱ .
 مستوفی - ۷۸ ، ۸۰ ، ۸۱ ، ۸۴ ، ۸۶ ، ۱۰۹ .
 مسعودی - ۶۹ ، ۷۰ .
 مسیح (ع) - ۳۲ .
 معد ابن عدنان - ۵۴ .
 مغول کبیر - ۱۵۳ ، ۱۵۴ .
 مقدسی - ۷۶ ، ۸۰ ، ۸۱ ، ۸۴ ، ۱۰۸ ، ۱۱۶ .
 مگاستن - ۵۶ .
 ملکم - ۱۹۹ ، ۲۶۹ ، ۲۹۲ ، ۲۹۴ ، ۲۹۵ .

کراتروس - ۵۲ .
 کرزن - ۱۱۶ ، ۱۴۴ ، ۲۰۶ ، ۲۹۰ ، ۲۹۲ ، ۳۰۳ .
 کرمول - ۱۹۰ .
 کریمخان زند - ۲۰۱ ، ۲۰۷ ، ۲۰۹ ، ۲۱۰ ، ۲۱۲ تا ۲۱۵ ، ۲۱۷ ، ۲۱۸ .
 ۲۳۳ ، ۲۸۳ .
 کزنفون - ۵۹ .
 کمپتورن - ۱۰۵ .
 کنتوس کورتیوس - ۶۳ .
 کوداما - ۸۳ .
 کورنلیس هوتمان - ۱۸۲ .
 کوروش کبیر - ۹۰ .
 کوزن دو پرسوال - ۹۵ .
 کوسماس - ۶۷ .
 کولومبب - ۲۵۱ ، ۲۶۳ ، ۲۶۸ .
 کومودور بلاک - ۱۸۹ .
 کونوک - ۱۵۸ .
 کید - ۲۲۶ .
 کیکاوس - ۱۰۷ .
 « گ »
 گاردان - ۲۹۳ .
 گودی - ۳۵ ، ۳۶ ، ۳۷ .
 گیون - ۶۴ .
 « ل »
 لئوناتوس - ۵۲ .
 لایارد - ۴۲ ، ۳۰۴ .
 لطفعلی خان - ۲۰۱ ، ۲۰۳ ، ۲۱۹ .
 لنکاستر - ۱۴۳ .
 لوئی چهاردهم - ۱۹۴ ، ۱۹۵ .
 لوات فریزر - ۱۹ .
 لوپوسوارز - ۱۳۶ ، ۱۳۹ .

۱۳۹ .

- وان درهولت - ۲۱۱ .
- وایلیوس گالوس - ۵۹ .
- ون سنت - ۱۴ ، ۴۴ ، ۱۰۹ .
- ویرینک - ۸۶ .
- ویلکاک - ۳۱ .
- ویلی - ۲۹۹ .
- ویلیام اوزلی - ۱۰۵ ، ۱۱۱ ، ۲۹۴ .
- ویلیام دید - ۱۵۲ .
- ویلیام گرانف کر - ۲۴۱ .
- ویلیام هادکین - ۱۵۳ .

« ه »

- هارفورد جونز بریدج - ۲۸۷ ، ۲۹۴ .
- هارون الرشید - ۹۲ .
- هربرت - ۱۶۵ ، ۱۶۶ ، ۱۶۹ ، ۲۴۸ .
- هرمز (حاکم ابولا) - ۷۱ ، ۷۴ .
- هرودوت ، هرودت - ۳۹ ، ۴۹ ، ۵۹ .
- هلاکو خان - ۷۷ .
- همیلتون - ۲۰۴ ، ۲۲۴ .
- هنری راولینسون - ۴۱ ، ۴۲ .
- هوشنگ پیشدادی - ۸۱ .
- هوگارت - ۴۲ ، ۳۰۴ .
- هیدراکس - ۵۳ .
- هیرون - ۵۶ .

« ی »

- یاقوت - ۸۰ ، ۸۱ ، ۸۴ ، ۸۶ ، ۱۰۹ ، ۱۱۳ .
- یزدگرد - ۷۱ .
- یعقوبی - ۶۶ .
- یوشع - ۴۴ .

ملکه اغنام (شهرنندولا) - ۳۶ .

- مندر - ۹۷ .
- منزر (حاکم هند) - ۱۳۸ .
- منصور ، ۶۶ ، ۸۳ .
- موریر - ۱۰۵ .
- موسی خورن - ۸۵ .
- مولوکوس - ۱۹۳ .
- مونوکس - ۱۶۵ ، ۱۶۹ ، ۱۷۰ ، ۱۷۱ .
- میربهاءالدین ایاز - ۱۱۷ .
- میرمهنا - ۲۱۱ ، ۲۱۲ ، ۲۱۳ ، ۲۱۸ .
- میلتون - ۱۱۵ .
- مهدی - ۹۲ .

مهدی علی خان - ۲۶۷ .

« ن »

- ناپلئون - ۱۰ ، ۲۲۲ ، ۲۹۳ .
- نادرشاه - ۲۰۰ ، ۲۰۱ ، ۲۰۵ ، ۲۰۶ ، ۲۰۷ ، ۲۳۳ ، ۲۸۳ ، ۲۹۹ .
- نارام سین - ۳۴ ، ۳۶ .
- ناصرالدین شاه - ۲۹۷ ، ۲۹۹ .
- ناصر خسرو - ۷۰ ، ۷۴ ، ۷۷ ، ۷۹ ، ۸۴ .
- ۹۸ ، ۹۹ ، ۱۰۲ .
- نور (حاکم عمان) - ۹۳ .
- نورونها ، آنتونیودونورونها - ۱۳۹ ، ۱۴۰ .
- نولدکه - ۲۲۸ .
- نیارکوس - ۱۴ ، ۱۵ ، ۲۶ ، ۴۴ ، ۵۰ تا ۵۷ ، ۵۹ .

- نیفوزن - ۲۱۰ ، ۲۱۱ .
- نیندولا - ۳۶ .

« و »

- وارثمان - ۱۲۰ .
- واسکودو گاما - ۱۷ ، ۱۲۳ ، ۱۲۴ .

فهرست نام جایها

« الف »

- ابوشهرین - ۳۵ .
- ابوظبی - ۲۸۱ .
- ابوعلی [قصبه ...] - ۴۰ .
- ابوله - ۱۵ .
- اجواشه - ۹۷ .
- ارادوس - ۳۹ .
- اردن - ۲۳۱ .
- ارژن - ۸۱ .
- ابوموسی [جزیره ...] - ۲۴ .
- اپولوگوس - ۶۲ .
- اپیراک - ۳۴ .
- اراییس (پورالی) - ۵۵ .
- ارادوس - ۵۷ .
- ارمارا - ۳۰۷ .
- ارمنستان [جبال ...] - ۱۱ ، ۳۳ ، ۶۴ .
- اروپا - ۱۰ ، ۱۵ ، ۲۱ ، ۲۹ ، ۳۶ ، ۱۲۱ .
- ۱۲۳ ، ۱۴۶ ، ۱۴۹ ، ۱۵۰ ، ۱۵۵ .
- ۱۵۷ ، ۱۵۹ ، ۱۹۰ ، ۲۰۷ ، ۲۲۴ .
- ۳۰۶ .
- اروسییس - ۶۳ .

« آ »

- آبادان - ۱۲ ، ۲۰ ، ۷۰ ، ۲۹ ، ۲۱۲ ، ۳۰۸ .
- آبگرگر (مسروقان) - ۸۲ .
- آتن - ۴۰ .
- آخپوس - ۴۰ .
- آسابوری - ۶۲ .
- آسیا - ۱۶ ، ۳۳ ، ۶۴ ، ۱۲۵ ، ۲۴۸ ، ۲۵۴ ، ۲۹۷ .
- آسیای جنوبی - ۱۵ .
- آسیای غربی - ۴۳ .
- آسیای مرکزی (وسطی) - ۱۵ ، ۲۸ ، ۳۱ ، ۳۳ ، ۳۴ .
- آسیر - ۲۳۱ .
- آشور - ۵۹ .
- آرادوس - ۴۰ .
- آارات - ۱۱ .
- آرواد - ۴۲ .
- آلمان - ۱۰ ، ۲۱ ، ۲۲ ، ۱۵۰ .
- آمستردام - ۱۷۰ ، ۱۸۲ .
- آنگولا - ۲۶۲ .

اریثران — ۶۳ .

ازمیر — ۲۸۷ .

اسپانی — ۱۵۰ ، ۱۵۱ ، ۱۵۲ ، ۱۵۶ ،

۱۵۷ ، ۱۷۱ ، ۱۷۶ ، ۱۸۱ ، ۱۹۴ ،

۱۹۵ .

استانبول — ۲۳۰ ، ۲۸۷ .

استخر — ۸۱ ، ۸۳ .

اسکندریہ — ۵۶ ، ۱۲۲ ، ۱۲۳ .

اسلامبول — ۳۰۶ .

اصنہان — ۱۵۵ ، ۱۵۶ ، ۱۵۸ ، ۱۶۵ ،

۱۷۲ ، ۱۸۵ ، ۱۸۹ ، ۱۹۹ ، ۲۰۲ ،

۲۰۷ ، ۲۲۱ ، ۲۹۸ ، ۳۰۶ .

افریقا — ۱۸ ، ۱۹ ، ۶۱ ، ۶۷ ، ۱۲۴ ،

۲۴۸ ، ۲۵۰ ، ۲۵۱ ، ۲۵۲ ، ۲۵۴ ،

۲۵۷ ، ۲۸۷ .

افریقای شرقی — ۲۵۷ ، ۲۷۰ ، ۳۱۰ .

افریقای شمالی — ۱۵ ، ۲۳ .

افغانستان — ۲۹۵ ، ۲۹۶ ، ۳۱۱ .

اقیانوس ہند — ۱۰ ، ۱۶ ، ۲۳ ، ۲۵ ،

۳۳ ، ۶۳ ، ۱۵۲ ، ۱۷۵ .

اکسین — ۵۰ .

الجزائر — ۲۲۴ .

الجوبیہ — ۷۳ .

اندلس — ۷۰ .

انطاکیہ — ۷۳ .

انگستان ، انگلیس — ۱۲ ، ۱۷ ، ۱۸ ،

۱۹ ، ۲۱ ، ۲۲ ، ۸۵ ، ۱۴۳ ، ۱۴۵ ،

۱۴۶ ، ۱۵۰ ، ۱۵۱ ، ۱۵۳ ، ۱۵۴ ،

۱۶۷ تا ۱۷۱ ، و ...

انو — ۳۳ .

اوبولا — ۷۱ ، ۷۲ ، ۷۳ ، ۷۴ ، ۷۹ .

اوبولہ — ۷۰ .

اوپیس — ۶۰ .

اور — ۳۴ ، ۳۵ .

اول — ۱۰۳ .

اورمارای — ۲۰۶ .

اورمورا — ۲۷ .

اوکریان — ۶۳ .

اوگیریس (ہرمز) — ۵۷ .

اهواز — ۵۵ ، ۸۰ ، ۸۱ ، ۲۹۸ .

ایالات متحدہ — ۱۹۶ .

ایتالیا — ۱۵۰ .

ایچارا — ۴۰ .

ایران — ۱۰ ، ۱۱ ، ۱۳ ، ۱۴ ، ۱۷ ، ۲۰ ،

۲۳ ، ۲۴ ، ۲۵ ، ۲۹ ، ۳۰ ، ۳۱ ،

۳۳ ، ۳۴ ، ۴۵ ، ۴۶ ، ۵۳ و ...

ایرلند — ۲۶۴ .

ایروس — ۵۴ .

«ب»

باب البادیہ — ۷۶ .

باب المندب — ۱۲۴ ، ۱۳۴ ، ۱۳۶ ، ۲۲۵ .

بابل — ۳۹ ، ۴۳ تا ۴۷ ، ۵۵ ، ۵۷ تا ۶۰ ،

۷۲ ، ۸۵ ، ۱۷۲ .

باتاویا — ۲۱۰ ، ۲۱۱ ، ۲۱۲ .

باتینا — ۲۶ .

بارسلون — ۱۲۴ .

بارنا — ۵۴ .

باروگازا — ۶۲ .

بازیان (بوزی) — ۸۰ .

باسیدو — ۲۰۵ .

بافین [خلیج ...] — ۱۶۷ .

باقی سرا (اورمارا یا خلیج ہورمارا) —

۵۳ .

بحرا حمر (خلیج عربستان) — ۹ ، ۱۰ ،

۱۶ ، ۲۳ ، ۳۳ ، ۳۵ ، ۴۰ ، ۴۹ ،
۵۵ ، ۵۹ ، ۶۹ ، ۱۲۳ ، ۱۲۴ ،
۱۲۵ ، ۱۲۶ ، ۱۳۲ ، ۱۳۳ ، ۱۳۴ ،
۱۳۷ ، ۱۷۵ ، ۲۲۵ ، ۲۲۶ ، ۲۲۷ ،
۲۳۱ ، ۲۳۳ ، ۲۴۰ ، ۲۵۱ ، ۲۵۴ ،
۳۰۴ ، ۳۰۶ .

بحر اسود — ۲۱ ، ۴۳ ، ۲۰۶ .

بحر المیت [جزیره] — ۳۹ .

بحر خزر — ۳۰ ، ۲۰۶ ، ۲۰۷ ، ۲۹۷ .

بحرین — ۱۳ ، ۱۴ ، ۱۹ ، ۳۴ ، ۴۰ ،

۶۵ ، ۶۹ ، ۷۱ ، ۱۱۹ ، ۱۲۱ ،

۱۳۸ ، ۱۵۵ ، ۱۵۶ ، ۱۶۰ .

بحرین [قلعه ...] — ۱۴۱ .

برازجان — ۳۰ .

براوا — ۲۵۰ .

بربرا — ۱۳۸ .

برج سفید — ۵۸ .

برکه — ۲۶۷ .

برمانی — ۱۵۲ .

بریطانیا — ۲۱ ، ۱۰۶ ، ۲۴۸ ، ۲۴۹ ،

۲۵۸ ، ۲۶۶ ، ۲۷۳ ، ۲۷۵ ، ۲۷۷ ،

۲۸۴ ، ۲۸۵ ، ۲۸۹ .

بریمی — ۲۸۱ .

بزمان — ۸۵ .

بصره — ۶۸ ، ۶۹ ، ۷۲ تا ۸۱ ، ۱۱۸ ،

۱۳۷ ، ۱۳۹ ، ۱۴۰ ، ۱۴۱ ، ۱۵۲ .

بطانه — ۲۵۷ ، ۲۶۲ .

بغداد — ۱۱ ، ۳۷ ، ۷۲ ، ۷۳ ، ۷۶ ، ۷۸ ،

۷۹ ، ۸۱ ، ۱۰۱ ، ۱۵۲ ، ۲۱۳ ،

۲۱۴ ، ۲۲۱ ، ۲۵۶ ، ۲۹۸ ، ۳۰۶ .

بلد القدیم — ۲۸۲ .

بلوچستان — ۲۶ ، ۵۰ .

بمبی — ۲۱ ، ۲۴ ، ۱۹۷ ، ۲۰۸ ، ۲۱۴ ،
۲۱۶ ، ۲۱۸ ، ۲۲۱ ، ۲۲۸ ، ۲۳۴ تا
۲۳۸ ، ۲۴۱ تا ۲۴۳ ، ۲۴۶ ، ۲۶۶ ،
۲۶۷ ، ۲۷۱ ، ۲۷۹ ، ۳۰۱ ، ۳۰۲ ،
۳۰۸ .

بندر اسکندر — ۵۴ .

بندر عباس (گمبرون) — ۱۲ ، ۱۷ ، ۸۵ ،

۱۵۵ ، ۱۵۶ ، ۱۵۸ ، ۱۶۱ ، ۱۶۶ ،

۱۶۷ ، ۱۷۲ ، ۱۸۴ تا ۱۹۴ ، ۲۰۲ ،

۲۰۴ تا ۲۰۸ ، ۲۱۰ ، ۲۱۲ ، ۲۱۹ ،

۲۲۰ ، ۲۲۴ ، ۲۳۵ ، ۲۴۸ ، ۲۶۸ ،

۲۹۸ ، ۳۰۷ .

بوزی (بازیان) — ۸۰ .

بوشهر — ۱۲ ، ۲۵ ، ۳۲ ، ۳۳ ، ۸۵ ،

۲۰۶ ، ۲۰۸ ، ۲۰۹ ، ۲۱۲ ، ۲۱۴ ،

۲۱۵ ، ۲۱۶ ، ۲۱۸ ، ۲۲۱ ، ۲۳۵ ،

۲۳۷ ، ۲۳۹ ، ۲۴۵ ، ۲۴۷ ، ۲۵۶ ،

۲۶۷ ، ۲۶۹ ، ۲۸۹ ، ۲۹۶ ، ۲۹۸ ،

۳۰۰ ، ۳۰۳ ، ۳۰۶ ، ۳۰۸ ، ۳۰۹ .

بهبهان — ۱۳ .

بهمشیر — ۳۰۳ .

بیرمی — ۲۳۰ .

بین النهرین — ۱۲ ، ۱۴ ، ۲۸ ، ۳۱ ، ۵۹ ،

۷۱ ، ۷۲ ، ۱۱۲ ، ۲۳۰ .

« پ »

پارسیدی — ۶۲ .

پاریس — ۲۵۶ .

پازی تیکریس (کارون) — ۶۳ .

پازینوس خاراکس (محمرة کنونی) —

۶۲ .

پاسنی — ۳۰۷ .

پترا — ۵۸ .

پرتغال — ۱۲۳ تا ۱۳۳ ، ۱۳۶ ، ۱۳۷ ،
 ۱۳۸ ، ۱۴۱ ، ۱۵۲ ، ۱۶۳ ، ۱۶۸ ،
 ۱۷۵ ، ۱۷۶ ، ۱۷۹ ، ۱۸۰ ، ۱۸۱ ،
 ۱۸۲ ، ۲۲۶ .
 پرس (فارس) — ۸۳ .
 پرسپولیس — ۱۰۵ ، ۳۰۰ .
 پرسیس (فارس) — ۸۳ .
 پرشیا (فارس) — ۸۳ .
 پریم — ۱۳۳ ، ۲۲۵ .
 پلوویال — ۳۱ .
 پورالی — ۵۵ .
 پولوگوس (اوبولا) — ۷۳ .
 پیسا — ۱۲۲ .

« ت »

تاب (رودخانه هندیان) — ۸۳ ، ۸۴ .
 تاپروبان — ۶۰ .
 تاپساکوس — ۳۹ .
 تایلوس ، تیلوس — ۴۵ ، ۴۶ .
 تایلوس صغیر (آرادوس) — ۴۶ .
 ترابدوی — ۶۲ .
 ترتون — ۶۴ .
 تردون — ۴۴ ، ۵۷ .
 ترکستان روس — ۳۳ .
 ترکیه (عثمانی) — ۱۰ .
 ترعه اوبولا — ۷۶ .
 ترعه مقیل — ۷۶ .
 ترودون — ۳۹ .
 تللو — ۳۶ .
 تمیم — ۹۶ ، ۹۷ .
 تنگه — ۱۰ .
 تنگه باب المندب — ۱۳۲ .
 تنگه بحر احمر — ۱۳۲ .

تنگه بصره — ۱۳۲ .
 تنگه سنگاپور — ۱۷۵ .
 تنگه هرمز — ۱۳ ، ۸۳ .
 تواج — ۸۴ ، ۸۶ .
 تودلا — ۱۱۲ .
 تور — ۱۲۴ .
 تومروس (رودهینگل) — ۵۲ .
 تهامه — ۹۸ .
 تیر — ۳۸ ، ۳۹ ، ۴۴ ، ۴۶ ، ۱۷۲ .
 تیروس — ۳۹ ، ۴۲ .
 تیسفون — ۵۹ .
 تیلوس — ۴۰ ، ۴۲ ، ۴۵ ، ۴۶ ، ۵۵ ، ۵۷ .
 تیلوون (دیلمون) — ۳۴ .

« ج »

جاسک — ۱۷ ، ۱۵۵ ، ۱۵۶ ، ۱۵۷ ،
 ۱۵۸ ، ۱۶۱ ، ۱۶۲ ، ۱۶۴ ، ۱۶۶ ،
 ۱۷۱ ، ۱۷۲ ، ۱۹۱ ، ۲۵۹ ، ۲۶۲ ،
 ۲۸۱ ، ۳۰۳ ، ۳۰۶ ، ۳۰۷ .
 جام [کوه ...] — ۱۰۸ .
 جانابا — ۸۳ ، ۸۴ .
 جاوه — ۱۸۷ .
 جبل اخضر — ۳۶ .
 جبل سنام — ۳۵ .
 جدّه — ۶۹ ، ۱۲۵ ، ۱۳۴ ، ۱۳۷ ، ۲۳۰ .
 جراحی [رودخانه ...] — ۱۱ .
 جرون — ۱۱۸ .
 جملان — ۲۴۳ .
 جلفار (رأس الخیمه) — ۱۷۷ ، ۲۳۳ .
 جلوم (هی داپس) — ۵۰ .
 جمیله — ۲۶۰ .
 جند شاپور — ۸۲ .
 جواثه — ۹۸ .

۸۱ ، ۱۱۲ ، ۱۱۸ ، ۳۰۰ ، ۳۰۵ ،
۳۰۹ .

« د »

دارستان — ۲۴۷ .
داریا — ۲۳۸ .
داریان — ۹۷ ، ۹۸ .
دالك — ۱۳۴ .
دجله — ۱۱ ، ۲۹ ، ۳۰ ، ۴۳ ، ۴۴ ،
۵۹ ، ۶۰ ، ۶۴ ، ۷۰ ، ۷۲ ، ۷۳ ،
۷۵ ، ۷۶ ، ۷۸ ، ۷۹ ، ۸۴ ، ۱۱۲ ،
۲۵۷ ، ۲۸۶ ، ۳۰۴ ، ۳۰۵ .
دجلة العوراء — ۷۹ .
دجیله (کارون) — ۸۰ ، ۸۲ .
دریاچه کلدۀ — ۱۱ .
دریای حبشه — ۶۹ .
دریای سفلی (خلیج فارس) — ۳۴ .
دریای مدیترانه — ۳۰۳ .
دریای مشرق — ۳۹ .
دریای مغرب — ۷۳ .
دریای هند — ۴۳ ، ۵۹ ، ۱۱۲ ، ۱۱۶ .
دره نیل — ۲۹ .
دز — ۴۷ .
دزفول — ۸۲ .
دژیل (دزفول = قنطرة الرود = قطرة الروم
= قنطرة الزاب) — ۸۲ .
دشتستان — ۲۴ .
دشت پامیر — ۲۳ .
دماغه امیدواری — ۱۷ ، ۱۲۳ ، ۱۸۲ .
دماغه چالدون — ۴۰ .
دماغه کارادافوئی — ۱۳۲ ، ۲۵۰ .
دماغه کارادافوم — ۱۳۱ .
دماغه موساندام — ۲۷ .

جوبه — ۲۵۰ .

جیسه — ۲۷۷ .

« ج »

چارا کس — ۴۰ .
چاه بهار — ۲۰۲ ، ۲۱۹ ، ۳۰۷ .
چین — ۱۶ ، ۶۷ ، ۶۸ ، ۶۹ ، ۷۳ ،
۷۹ ، ۱۵۲ ، ۱۸۷ .
« ح »
حبشه — ۳۵ ، ۶۹ ، ۱۲۴ .
حجاز — ۶۹ ، ۹۴ ، ۹۵ .
حسا — ۱۳ ، ۲۱ ، ۲۰۲ ، ۲۳۰ ، ۲۳۱ ،
۲۸۳ ، ۲۸۴ ، ۲۸۶ .
حصنه — ۹۴ .

حضر موت — ۷۱ ، ۹۱ .

حلب — ۲۱۰ ، ۲۲۰ ، ۲۸۷ .

حیره — ۷۲ ، ۹۵ ، ۹۶ .

« خ »

خارك — ۱۷ ، ۲۱۰ ، ۲۱۱ ، ۲۱۲ ، ۲۱۳ ،
۲۱۷ ، ۲۱۸ ، ۲۵۱ ، ۲۹۵ ، ۲۹۶ ،
۳۰۲ .
خانقین — ۱۲ ، ۳۰ .
خراسان — ۲۰۷ .
خلیج عربستان (بحر احمر) — ۴۹ .
خلیج عمان — ۲۳۲ ، ۳۰۲ .
خلیج فارس ، خلیج — ۹ ، ۱۰ ، ۱۱ ، ۱۲ ،
۱۳ ، ۱۴ ، ۱۵ ، ۱۶ ، ۱۷ ، ۱۸ ، ۱۹ ،
۲۰ ، ۲۱ ، ۲۲ ، ۲۳ ، ۲۴ و ...
خلیج قطر — ۵۴ .
خور الهاجر — ۳۰۳ .
خور فکان — ۱۲۸ ، ۱۷۲ .
خور موسی — ۲۱۸ .
خوزستان — ۶۷ ، ۷۱ ، ۷۲ ، ۷۳ ، ۸۰ ،

دمام — ۲۴۶ .

دمشق — ۱۰۳ ، ۴۴ ، ۲۵ .

دوراك — ۲۱۷ ، ۲۱۶ .

دوراكستان — ۸۰ .

ده كهنه — ۸۷ .

دهلی — ۲۸۰ .

دیز (دز) — ۱۱ .

دیلم — ۸۴ .

دیلمون — ۳۶ ، ۳۵ ، ۳۴ .

دیو — ۲۲۶ ، ۱۷۸ ، ۱۳۳ ، ۱۳۲ .

« ذ »

ذوباره — ۲۸۷ ، ۲۸۵ .

ذوفار — ۲۷۶ .

« ر »

رأس الحد (عمان) — ۱۵ ، ۱۲۶ ، ۲۵۱ ، ۲۵۲ ، ۲۵۸ ، ۲۶۰ .

رأس الخیمه — ۱۶۳ ، ۲۰۵ ، ۲۲۳ ، ۲۳۳ ، ۲۳۴ ، ۲۳۸ تا ۲۴۲ ، ۲۴۶ .

۲۵۲ ، ۲۴۷ .

رأس مالین (مالانا) — ۵۳ .

رامهرمز — ۸۱ .

رودز — ۱۲۴ .

رمس — ۲۴۰ .

روستا — ۱۲۲ .

روسیه — ۲۲ ، ۱۴۷ ، ۱۵۱ ، ۲۷۵ ، ۲۹۰ ، ۲۹۳ ، ۲۹۵ ، ۲۹۷ ، ۲۹۸ ، ۲۹۹ .

روم — ۵۹ ، ۶۱ ، ۶۵ ، ۱۲۲ .

ریشهر (بوشهر) — ۸۵ ، ۸۶ ، ۱۵۵ ، ۲۹۶ ، ۳۰۱ .

ریك — ۱۶۰ ، ۱۶۱ .

« ز »

زاگرس (جبال ...) — ۱۱ ، ۲۴ ، ۲۹ ، ۳۰ .

۳۰ .

زبیر — ۳۰ ، ۳۵ ، ۵۷ .

زنگبار — ۶۹ ، ۲۲۶ ، ۲۵۰ ، ۲۵۱ ، ۲۵۴ ، ۲۶۳ ، ۲۶۴ .

۲۵۹ ، ۲۷۱ ، ۲۷۳ ، ۲۷۴ ، ۲۷۸ .

زیلا — ۱۲۴ ، ۱۲۷ .

« ژ »

ژنوا — ۱۶ ، ۱۲۲ .

« س »

ساحل دزدان دریائی — ۱۸ ، ۲۳۰ ، ۲۳۲ ، ۲۴۲ .

سالسوس — ۴۰ .

ساما کو — ۲۶۸ .

سحار — ۱۲۸ ، ۱۳۱ ، ۱۳۸ ، ۱۶۱ ، ۱۶۸ ، ۱۷۲ ، ۱۷۷ ، ۲۵۴ ، ۲۵۸ ، ۲۷۳ .

سرزمین چخماق (= ماجان) — ۳۵ .

سفار — ۲۸ .

سلاخ — ۲۴۷ .

سلوسی — ۵۹ ، ۶۰ .

سلیمانان — ۸۰ .

سند [رود ...] — ۱۳ ، ۴۴ ، ۴۹ ، ۵۰ ، ۶۹ ، ۷۳ ، ۹۲ ، ۱۱۸ ، ۱۵۰ ، ۲۵۱ .

سواکین — ۱۲۴ .

سودان — ۱۶ ، ۲۶۰ .

سور — ۴۲ ، ۱۷۷ ، ۲۵۱ ، ۲۵۲ ، ۲۶۰ ، ۲۶۱ ، ۲۶۲ ، ۲۷۲ ، ۲۷۵ ، ۲۷۸ .

۲۷۹ .

سورات — ۱۵۳ ، ۱۵۴ ، ۱۵۵ ، ۱۵۷ ، ۱۵۸ ، ۱۶۱ ، ۱۶۲ ، ۱۶۴ ، ۱۶۵ ، ۱۶۷ ، ۱۷۰ ، ۱۹۱ ، ۱۹۷ ، ۲۴۸ .

سوفالا — ۱۲۴ .

سو کو ترا — ۱۶ ، ۲۶ ، ۱۲۵ ، ۱۲۶ ،
۱۳۱ ، ۱۳۲ ، ۱۳۳ .

سولبی — ۱۹۴ .

سولی — ۵۶ .

سوماترا — ۱۸۷ .

سومالی — ۲۵۰ ، ۲۸۷ .

سومر — ۳۶ .

سیام — ۱۵۳ ، ۱۸۷ .

سیراف — ۱۶ .

سیستان — ۱۶ .

سیلان — ۵۶ ، ۶۷ ، ۱۱۲ .

سیمیرامیس — ۶۲ .

سی نیز — ۸۳ ، ۸۴ .

« ش »

شاتنی — ۴۰ .

شادروان (سد ...) — ۸۰ .

شارجه — ۲۳۳ ، ۲۴۰ .

شام — ۶۷ ، ۷۲ ، ۲۹۸ .

شامات — ۳۸ ، ۴۳ ، ۴۴ ، ۵۹ ، ۷۲ ،

۲۳۰ ، ۲۳۱ .

شاه آباد — ۸۲ .

شرق اقصی — ۱۴ ، ۵۶ ، ۶۸ .

شرق نزدیک — ۶۸ .

شرق وسطی — ۲۲۱ .

شط الحی — ۷۹ .

شط العرب — ۱۱ ، ۱۳ ، ۷۶ ، ۷۸ ، ۲۱۴ ،

۲۱۶ ، ۳۰۳ ، ۳۰۴ .

شوش — ۲۵ ، ۳۳ ، ۴۷ ، ۵۱ ، ۵۷ ، ۵۸ ،

۳۰۰ .

شوستر — ۸۰ ، ۸۱ ، ۸۲ .

شوستر [رود ...] — ۸۲ .

شوستر [سد ...] — ۸۲ .

شیخ عثمان (قسمت جنوب اویولا) — ۷۴ .

شیراز — ۲۲ و ۸۳ ، ۸۷ ، ۹۳ ، ۱۰۷ ،

۱۰۸ ، ۱۱۰ ، ۱۹۳ ، ۱۹۹ ، ۲۰۱ ،

۲۰۵ ، ۲۱۴ ، ۲۱۵ ، ۲۲۱ ، ۲۶۲ ،

۲۹۸ ، ۳۰۶ .

شیناس — ۲۳۳ .

شی نیز (سی نیز) — ۸۴ .

« ص »

صیرف — ۶۸ ، ۶۹ ، ۷۰ ، ۷۹ ، ۸۳ ،

۸۴ ، ۱۰۴ تا ۱۱۱ ، ۱۱۳ .

« ط »

طاهری — ۱۰۵ ، ۱۰۶ .

طرابلس — ۲۹۸ .

طهران — ۲۲۰ ، ۲۵۵ ، ۲۵۶ ، ۲۶۹ ،

۲۹۴ ، ۲۹۵ ، ۲۹۷ ، ۲۹۸ ، ۳۰۵ ،

۳۰۶ ، ۸۹ .

« ع »

عثمانی — ۲۱ ، ۱۴۱ ، ۱۴۵ ، ۱۴۹ ، ۱۵۷ ،

۱۹۹ ، ۲۰۹ ، ۲۱۵ ، ۲۱۶ ، ۲۱۷ ،

۲۲۰ ، ۲۲۱ ، ۲۳۰ ، ۲۵۱ ، ۲۵۳ ، ۲۵۶ ،

۲۵۷ ، ۲۸۳ ، ۲۸۴ ، ۲۸۷ ، ۲۸۹ ،

۲۹۰ ، ۲۹۱ ، ۲۹۵ ، ۲۹۸ ، ۳۰۳ ،

۳۰۶ ، ۳۱۰ .

عدن — ۱۰ ، ۱۵ ، ۱۰۲ ، ۱۲۴ ، ۱۲۵ ،

۱۲۶ ، ۱۳۲ ، ۱۳۳ ، ۱۳۴ ، ۱۳۷ ،

۱۷۵ ، ۲۲۴ ، ۲۳۱ ، ۲۷۸ .

عراق — ۲۹ ، ۶۶ ، ۶۸ ، ۷۱ ، ۷۲ ، ۷۷ ،

۷۸ ، ۸۰ ، ۹۵ ، ۹۶ ، ۱۱۸ ، ۱۹۹ ،

۲۸۹ ، ۳۰۳ ، ۳۰۴ ، ۳۰۵ .

عربستان — ۱۰ ، ۱۳ ، ۱۴ ، ۱۵ ، ۲۰ ،

۲۳ ، ۲۴ ، ۲۵ ، ۲۷ ، ۲۸ ، ۳۰ ،

۳۲ ، ۳۴ ، ۳۷ ، ۳۹ ، ۴۳ ، ۴۴ .

قسطنطنیه — ۱۲۲، ۱۲۳، ۱۴۱، ۱۴۹ .
 قشم — ۵۷، ۱۳۸، ۱۴۱، ۱۶۰، ۱۶۲،
 ۱۶۷، ۱۸۹، ۲۰۱، ۲۰۳، ۲۰۵،
 ۲۱۹، ۲۳۳، ۲۳۴، ۲۳۵، ۲۳۶،
 ۲۴۱، ۲۴۲، ۲۴۷ .

قشم [قلعه ...] — ۱۶۷ .
 قطار — ۲۳۲، ۲۸۵، ۳۰۳ .
 قطر — ۳۱۰ .

قطیف — ۱۳، ۶۵، ۹۶، ۹۷، ۹۸،
 ۱۰۲، ۱۰۳، ۱۰۴، ۱۳۹، ۱۴۰،
 ۲۰۲، ۲۳۰، ۲۵۳، ۲۷۲، ۲۸۷ .
 قفقاز — ۶۳ .

قلزم — ۶۹ .
 قنطرة الرود — ۸۲ .
 قنطرة الروم — ۸۲ .
 قنطرة الزاب — ۸۲ .

« ك »

کاپوس — ۴۰ .
 کارون (= دجیله) — ۱۱، ۳۰، ۴۷،
 ۶۳، ۸۰، ۲۹۸، ۳۰۴، ۳۰۵ .

کاربین — ۵۳ .
 کارمانیا (کرمان) — ۵۳ .
 کاریاندا — ۴۹ .
 کاسپاتیروش — ۴۹ .
 کاش — ۱۳ .
 کالپتوس — ۶۲ .
 کالحت — ۱۲۶ .
 کالکوت — ۱۲۴ .

کالون [کوه ...] — ۶۲ .
 کاماران — ۱۳۳، ۱۳۴ .
 کامبای — ۱۵۲ .
 کامتینا (کیش) — ۱۱۰ .

عربستان جنوبی — ۲۹ .

عربستان مرکزی — ۱۱، ۲۲ .

عقبه — ۲۳۱ .

عمان — ۱۰، ۱۳، ۱۷، ۲۰، ۲۱، ۲۳،

۲۴، ۲۷، ۲۸، ۳۶، ۶۲، ۶۹،

۷۰، ۷۱، ۷۳، ۷۵ و ...

عیلام — ۱۴، ۳۴ .

عینه — ۲۲۸ .

« ف »

فارس — ۵۹، ۶۷، ۶۹، ۷۱، ۷۲، ۸۳،

۸۵، ۸۷، ۹۶، ۹۷، ۹۸، ۱۰۲،

۱۰۷، ۱۰۹، ۱۱۰، ۱۱۳، ۱۱۸،

۲۰۵، ۲۶۲، ۳۰۹ .

فاو — ۱۱، ۳۰۶، ۳۰۷ .

فرات — ۱۱، ۱۵، ۱۶، ۲۹، ۳۹، ۴۰،

۴۳، ۴۴، ۴۷، ۵۷، ۶۰، ۶۲،

۷۱، ۷۳، ۷۵، ۷۸، ۱۵۲، ۲۸۶،

۳۰۳، ۳۰۴، ۳۰۵ .

فرانسه — ۷۳، ۱۷۹، ۱۸۴، ۲۲۰، ۲۲۱،

۲۲۲، ۲۵۹، ۲۶۰، ۲۶۱، ۲۶۹،

۲۷۴ تا ۲۷۸، ۲۸۰، ۲۹۰، ۲۹۳،

۲۹۴ .

فرزان [قلعه ...] — ۱۳۴ .

فرنک (فرانسه) — ۷۳ .

فلاحیه — ۲۱۶ .

فلوجه — ۱۱، ۱۵۲ .

فنیقیه — ۴۲، ۵۹ .

فورزلند — ۱۸۵ .

« ق »

قادیسیه — ۷۱ .

قاهره — ۱۲۴، ۱۳۴ .

قزوین — ۱۱۲، ۱۴۶ .

کیلوا - ۲۵۰ .
 کیلوتا - ۵۴ ، ۵۰ .
 کائو - ۱۳۲ .
 « گ »
 گدروزیا (مکران) - ۵۳ ، ۵۱ .
 گرا - ۵۹ ، ۵۸ ، ۵۷ ، ۴۵ ، ۴۰ ، ۳۹ .
 گمبرون = گومبرون - ۲۲۵ ، ۱۷۳ .
 گناوه - ۸۴ .
 گوا - ۱۳۷ ، ۱۳۵ ، ۱۳۳ ، ۱۳۲ ، ۱۲۴ ، ۱۴۱ ، ۱۵۲ ، ۱۵۴ ، ۱۸۸ .
 گوادیر - ۳۰۷ ، ۳۰۶ ، ۲۶۲ ، ۲۱۹ ، ۲۰۲ .
 گوبی - ۳۷ ، ۳۵ .
 گوزرات - ۱۷۸ .
 گولوپس - ۴۰ .
 « ل »
 لار - ۱۶۳ ، ۱۶۱ ، ۱۴۵ ، ۱۴۴ ، ۱۴۲ ، ۲۰۴ .
 لارستان - ۲۴ .
 لارک - ۲۴ .
 لاکاش - ۳۵ .
 لحسا - ۱۰۲ ، ۱۰۰ ، ۹۹ ، ۹۸ .
 لرستان - ۲۴ .
 لشخره - ۲۶۰ .
 لندن - ۱۷۰ ، ۱۵۳ ، ۱۵۲ ، ۱۴۳ ، ۱۲۱ ، ۱۸۳ ، ۱۹۵ ، ۱۹۸ ، ۲۸۰ ، ۳۰۱ ، ۳۰۵ .
 لنگه - ۳۰۸ ، ۲۴۰ ، ۲۳۳ .
 لهستان - ۱۵۰ .
 لیسبون - ۱۸۱ ، ۱۴۳ ، ۱۲۳ ، ۱۲۱ ، ۱۸۲ .
 « م »
 مأرب [سد ...] - ۹۰ .

کان - ۶۲ .
 قانابوز - ۱۲۴ .
 کایزیا - ۵۴ .
 کچن - ۱۳۶ .
 کراچی - ۳۰۷ ، ۳۰۶ ، ۳۰۲ ، ۲۷ ، ۲۶ .
 کرخه - ۱۱ .
 کردستان - ۳۵ ، ۲۳ .
 کرمان - ۷۱ ، ۶۹ ، ۶۶ ، ۵۳ ، ۲۲ ، ۸۳ ، ۸۷ ، ۱۰۹ ، ۱۱۶ ، ۱۱۷ ، ۱۹۹ ، ۲۰۴ .
 کرمانشاه - ۳۰۶ .
 کرمانیا - ۵۷ .
 کروکالا - ۵۴ .
 کروکلا - ۵۲ .
 کریمه - ۲۹۷ .
 کلد - ۴۴ ، ۲۵ ، ۱۴ .
 کلعت - ۱۳۹ .
 کورموزا - ۱۱۶ .
 کوریات - ۱۷۷ ، ۱۳۸ ، ۱۳۵ ، ۱۲۶ .
 کوریاموریا - ۲۸۱ ، ۲۷۱ ، ۱۲۶ .
 کوفاس - ۵۴ .
 کوفاتتوس - ۵۸ .
 کوفه - ۷۶ ، ۷۵ ، ۷۲ .
 کومورو - ۲۷۷ .
 کونگ - ۲۲۵ ، ۲۲۴ ، ۱۷۹ ، ۱۷۶ .
 کویت ، بلده کویت - ۲۱۳ ، ۲۱ ، ۱۹ ، ۲۴۵ ، ۲۸۶ تا ۲۹۱ ، ۲۹۸ ، ۲۹۹ ، ۳۰۰ ، ۳۰۲ ، ۳۱۰ .
 کیسا - ۵۳ .
 کیسی - ۱۱۶ .
 کیش - ۱۰۵ ، ۱۰۲ ، ۸۳ ، ۳۷ ، ۱۶ ، ۱۰۹ تا ۱۱۵ ، ۱۱۹ ، ۱۶۴ ، ۲۴۷ .

معلوف — ۱۰۱ .
مغستان — ۱۴۲ ، ۱۱۸ .
مکران — ۱۳ ، ۲۷ ، ۵۱ ، ۵۵ ، ۶۶ ،
۷۱ ، ۸۷ ، ۸۸ ، ۱۰۲ ، ۲۰۲ ،
۲۰۵ ، ۲۱۹ ، ۲۶۲ ، ۲۷۲ ، ۳۰۲ .
۳۱۱ .

مکہ — ۲۵ ، ۵۷ ، ۵۸ ، ۱۰۴ ، ۱۳۲ ،
۲۲۹ ، ۲۳۰ .

ملوخ خا — ۳۷ ، ۳۵ .

منامہ — ۴۰ .

مورونا — ۱۳۰ .

موریتیوس — ۲۲۲ ، ۲۷۰ ، ۲۹۴ .

موزارنا — ۵۳ .

موزامبیک — ۱۲۵ ، ۲۶۱ .

موزہ بریطانیا — ۴۲ .

مومباسا — ۱۴۲ ، ۲۲۶ .

مہروبان ، مہرویان — ۸۳ ، ۸۴ .

میناب — ۳۳ ، ۱۶۴ ، ۲۱۹ .

مینروا — ۲۳۵ ، ۲۳۶ ، ۲۳۷ ، ۲۳۸ .

« ن »

ناپل — ۱۲۴ .

نجد — ۹۱ ، ۹۷ ، ۱۰۳ ، ۲۰۶ ، ۲۱۶ ،

۲۲۸ ، ۲۳۱ ، ۲۸۱ .

نخیلہ — ۱۶۰ .

نمرود — ۴۲ .

نی دوک کی — ۳۴ ، ۳۷ .

نیویورک — ۲۲۶ .

« و »

وسیط — ۷۵ ، ۷۹ ، ۸۱ .

ونیز — ۱۶ ، ۱۲۲ .

« ه »

ہاجر (بحرین) — ۹۴ ، ۹۶ ، ۹۷ ، ۹۸ ،

ماترا — ۱۷۷ ، ۲۶۷ ، ۲۷۲ ، ۲۷۶ ، ۲۸۰ .

ماجان — ۳۵ ، ۳۶ ، ۳۷ .

ماداگاسکار — ۶۹ ، ۱۲۶ ، ۲۲۴ ، ۲۲۶ ،

۲۷۷ .

مادرید — ۱۵۰ .

ماکا — ۳۹ .

ماکتا — ۵۶ .

مالابار — ۲۲۴ ، ۲۲۶ .

مالاکا — ۱۵۲ ، ۱۷۵ .

مالانا — ۵۳ .

مانیوم ماجان — ۳۶ .

مانیوم کی — ۳۶ .

مٹوی — ۱۳۴ .

محمرہ — ۶۲ ، ۷۱ ، ۹۱ ، ۲۵۱ ، ۲۹۶ ،

۳۰۰ ، ۳۰۵ ، ۳۰۷ .

مدرس — ۲۲۴ .

مدوس [رود ...] — ۶۳ .

مدی — ۵۸ .

مدیترانہ — ۹ ، ۱۳ ، ۱۵ ، ۱۶ ، ۲۳ ،

۳۳ ، ۴۳ ، ۱۲۲ .

مدینہ — ۵۸ ، ۷۴ ، ۲۳۰ .

مسروقان (آب گر گر) — ۸۲ .

مسقط — ۱۸ ، ۲۱ ، ۲۲ ، ۲۶ ، ۳۶ ،

۶۹ ، ۸۹ ، ۱۲۶ ، ۱۲۷ ، ۱۲۸ ،

۱۳۵ ، ۱۳۷ تا ۱۴۲ و ...

مسکو — ۱۴۵ ، ۱۴۷ ، ۱۴۹ .

مسلم — ۲۳۲ .

مشا — ۲۸ .

مصر — ۱۲ ، ۱۷ ، ۳۳ ، ۳۵ ، ۳۸ ، ۱۲۲ ،

۱۲۳ ، ۱۳۷ ، ۲۲۰ ، ۲۲۱ ، ۲۳۰ ،

۲۳۱ .

مصیرہ — ۲۸۱ .

- هند، هندوستان - ۱۰، ۱۲، ۱۴، ۱۵،
 ۱۷، ۱۸، ۲۱، ۲۷، ۳۶، ۳۷، ۴۴ تا
 ۵۱، ۵۶، ۵۹ و ...
 هند شرقی - ۶۱، ۱۴۲، ۱۵۰، ۱۵۱،
 ۱۸۱، ۱۸۲، ۱۸۳، ۱۹۵، ۲۱۲،
 ۲۲۶.
 هندیان (رودخانه تاب) - ۱۱، ۸۴.
 هنگام - ۲۴، ۳۰۷، ۳۰۸.
 هی داپس (جلوم) - ۵۰.
 هنیگل (رودتومروس) - ۵۲.
 «ی»
 یونان - ۱۲۲.
 یمن - ۶۹، ۹۰، ۹۱، ۹۳، ۱۱۲، ۱۲۵.
 یمامه - ۹۵، ۹۶، ۹۷، ۹۸.
- ۱۰۳، ۱۰۴.
 هارلم - ۱۸۱.
 هامبورگ - ۲۱.
 هرات - ۲۹۵ - ۲۹۶.
 هرمز (جرون یا زرون) - ۱۶، ۱۷،
 ۲۴، ۵۷، ۸۳، ۸۷، ۹۳، ۱۰۵،
 ۱۱۰، ۱۱۵ تا ۱۱۹، ۱۲۱،
 ۱۲۴، ۱۲۶، ۱۲۷، ۱۲۸، ۱۳۰،
 ۱۳۱.
 هرمز [شهر جدید ...] - ۱۲۰.
 هرمز [شهر کهنه ...] - ۱۱۸، ۱۱۹.
 هرمز [قلعه ...] - ۱۴۲.
 هلال حاصلخیز - ۳۳.
 هلند - ۱۴۵، ۱۸۱، ۱۸۲، ۱۸۳، ۱۹۰،
 ۱۹۲، ۱۹۵، ۱۹۶، ۲۱۰، ۲۱۲.

فهرست پیمانها ، مؤسسات ، طایفه‌ها ، فرقه‌ها و نژادها

« آ »

- آرامی‌ها — ۳۲ .
- آشوری‌ها — ۱۴ ، ۳۳ ، ۳۵ ، ۴۳ .
- آل‌ابن‌علی [طوایف ...] — ۲۸۵ .
- آل‌بوعیسی [قبیله ...] — ۲۸۱ .
- آل‌بویه — ۷۷ ، ۱۰۹ .
- « الف »
- اتابکان فارس — ۱۱۷ .
- اداره تلگراف هندوآروپ — ۳۰۶ .
- اسرائیل [قوم] — ۴۴ .
- اشکانیان — ۶۴ .
- افغانه ، افغانها — ۱۹۹ ، ۲۰۳ ، ۲۰۴ ، ۲۰۵ .
- الصباح [قبایل ...] — ۲۸۳ .
- المؤمنیه (فرقه قرمطیان) — ۹۹ .
- امویه ، بنی‌امیه ، خلفای اموی — ۷۲ ، ۸۳ ، ۹۷ .
- اوریتائی [اقوام ...] — ۵۲ ، ۵۳ ، ۵۵ .
- اوریدی [نژاد ...] — ۲۷ .
- ایختیوفاجی [قوم ...] — ۵۳ .

« ب »

- بابلی‌ها — ۳۳ ، ۴۳ ، ۴۴ ، ۴۶ ، ۴۷ .
- بحارینه [عشیره ...] — ۱۳ .
- بختیاری [قبایل ...] — ۳۰۴ .
- بطالسه [سلاطین ...] — ۶۱ .
- بلوچ ، بلوچی — ۱۳ ، ۲۸ ، ۳۲ ، ۸۷ ، ۸۸ ، ۲۰۴ ، ۲۰۵ ، ۲۶۲ .
- بنی‌امیه = امویه .
- بنی‌بکر [طایفه ...] — ۹۲ ، ۹۳ .
- بنی‌بوعلی [طایفه ...] — ۲۴۲ ، ۲۴۳ ، ۲۶۲ ، ۲۷۹ .
- بنی‌خالد [طایفه ..] — ۲۸۷ .
- بنی‌کعب [طایفه ...] — ۲۱۶ ، ۲۱۷ ، ۲۱۸ .
- بنی‌مزین [طایفه ...] — ۷۵ .
- بنی‌معین [طایفه ...] — ۲۱۹ .
- بوسعیدی [مذهب] — ۹۹ ، ۱۰۱ .
- بولیدی [خانواده ...] — ۸۸ .
- « ت »
- تاتارها — ۸۷ .
- تجارتخانه انگلیس — ۲۸۸ .

- ترکمن (قشقائی) — ۱۳ .
 ترکهای افشار — ۲۱۶ .
 تونوخ ، تونوخیه [مهاجرین ...] — ۹۵ ،
 ۹۶ .

« ج »

- جنابه [قبیله ...] — ۲۸۱ ، ۲۶۲ .
 جواسم [طایفه ...] — ۱۸ ، ۳۰ ، ۲۱۹ ،
 ۲۳۰ ، ۲۳۲ تا ۲۴۱ ، ۲۵۲ ، ۲۷۰ .

« ح »

- حبشی‌ها — ۶۷ .
 حنوی [فرقه ، طایفه ...] — ۲۷۲ ،
 ۲۷۴ ، ۲۷۶ .
 حواله [طایفه ...] — ۲۸۲ .

« د »

- دراویدی [نژاد ...] — ۳۲ ، ۲۸ .
 دوره پلیستوسن — ۲۵ .
 دوره حجری — ۲۵ .
 دوره کامبریان — ۲۴ .
 دوره کرتاسیوس — ۲۴ .
 دوره یخبندان — ۲۹ .
 دیلمیان [طایفه ...] — ۱۱۳ .
 دیوان داوری لاهه — ۲۸۰ ، ۲۶۲ .

« ر »

- رافضی [فرقه ...] — ۱۰۴ .

« ز »

- زرتشتیان — ۱۰۷ .
 زندیه — ۲۱۹ ، ۲۱۸ ، ۲۰۱ .
 زنگیان — ۷۶ .

« ژ »

- ژان ترکها — ۲۱ .

« س »

- سابی‌ها — ۵۹ ، ۶۰ .

- ساسانیان — ۶۱ ، ۶۵ ، ۸۲ ، ۸۳ ، ۸۶ .
 سامی [نژاد ...] — ۲۷ ، ۲۸ ، ۳۲ ، ۳۴ ،
 ۳۸ .

- سلاجقه ، سلجوقیان — ۷۷ ، ۸۷ .
 سومری‌ها — ۱۳ ، ۳۴ ، ۳۵ ، ۳۶ ، ۵۴ .

« ش »

- شامی [نژاد ...] — ۳۳ .
 شرکت تجار لندن — ۱۵۱ .
 شرکت سیاحان تاجر — ۱۹۶ .
 شرکت عمومی تجارت هند شرقی — ۱۹۸ .
 شلیان [نژاد ...] — ۳۰ .
 شیوه [طایفه ...] — ۲۷ .

« ص »

- صفویه — ۱۹۹ .
 صنوی — [طایفه ...] — ۹۲ .
 « ع »
 عبادیه [فرقه ...] — ۹۲ .
 عباسیان — ۷۲ ، ۷۶ ، ۷۷ ، ۷۸ ، ۸۳ .
 عبدالقیس [قبیله ...] — ۹۷ ، ۹۸ ، ۱۰۴ .
 عبری [نژاد ...] — ۳۸ .
 عتبی [طایفه ...] — ۲۰۱ ، ۲۱۹ ، ۲۸۳ ،
 ۲۸۷ .

- عدنانی [قبیله] — ۸۹ ، ۹۰ .

- عصر بارانی — ۲۹ .

- عصر پلیوسن — ۲۳ ، ۲۴ .

- عصر چوب — ۲۵ .

- عصر صدف — ۲۵ .

- عصر میوسن — ۱۱ ، ۲۳ .

- عصر نئولیتیک — ۲۵ .

- عصر یخ — ۲۸ ، ۳۰ .

- عضد [طایفه ...] — ۶۹ ، ۹۲ .

- عهد عتیق — ۶۱ .

عهدنامه «فینکنیستن» — ۲۹۳ .

عهدنامه «نی‌مگون» — ۱۹۴ .

عیلامی‌ها — ۱۴ ، ۳۲ ، ۳۳ ، ۳۴ .

غفیری [فرقه ...] — ۲۷۲ .

فنیقی [نژاد ...] — ۳۳ ، ۳۸ ، ۳۹ ،

۴۰ ، ۴۲ ، ۴۳ ، ۴۶ .

« ق »

قاجاریه ، طایفه قاجاریه — ۲۰۱ ، ۲۱۹ .

قحطانیان ، طایفه قحطانی — ۸۹ ، ۹۰ .

قرارداد صلح دریائی — ۲۴۴ .

قرارداد مودت و تجارت و بحرپیمائی —

۲۷۳ .

قرامطه ، قرامطیان — ۷۶ ، ۸۴ ، ۹۷ ،

۹۹ .

قرون وسطی — ۸۹ .

« ك »

کعب [قبیله ...] — ۲۱۶ .

کلدانیها — ۱۴ .

کمپانی انگلیسی — ۱۸۷ ، ۱۸۸ ، ۱۸۹ ،

۱۹۲ ، ۱۹۸ .

کمپانی تجارت ممالک دوردست — ۱۸۲ .

کمپانی تجارتی هندوستان — ۲۸۹ .

کمپانی شرقی هلندی — ۱۸۳ ، ۱۹۶ ،

۲۱۰ ، ۲۱۲ .

کمپانی فرانسوی هند شرقی — ۱۹۱ .

کمپانی لندن — ۱۹۷ .

کمپانی متحده تجار انگلیس برای تجارت

هند شرقی — ۱۹۸ .

کمپانی نفت جنوب — ۱۲ .

کمپانی هند شرقی — ۱۷ ، ۱۸ ، ۲۱ ،

۱۴۳ ، ۱۵۱ ، ۱۵۳ ، تا ۱۶۲ ،

۱۶۵ ، ۱۷۰ ، ۱۷۱ ، ۱۷۲ و ...

کندی [طایفه ...] — ۹۲ .

کنفرانس بروکسل — ۲۴۹ ، ۲۷۹ .

کیانیان — ۸۶ .

« گ »

گاری‌ها — ۶۰ .

« ل »

لر [قبایل ...] — ۱۳ .

« م »

مالکین [خانواده ...] — ۸۸ .

معاهده ترکمان چای — ۲۹۵ .

معاهده صلح دائمی — ۲۴۴ .

معاهده قطعی — ۲۹۴ .

معاهده گلستان — ۲۹۵ .

معین [طایفه ...] — ۲۳۴ .

مغول ، مغولها — ۲۷ ، ۲۸ ، ۷۷ ، ۸۷ ،

۹۳ ، ۱۱۷ ، ۱۱۸ ، ۱۶۱ ، ۲۲۷ .

ملوک [سلسله ...] — ۹۲ .

مؤسسه تبلیغات مذهبی (هلندی) — ۲۸۶ .

موعابها [نژاد ...] — ۳۳ .

مینوها — ۳۸ .

نظیری‌ها — ۱۳ .

« و ، ه ، ی »

وهاپی‌ها ، وهاپی — ۲۰۲ ، ۲۱۹ ، ۲۲۸ ،

تا ۲۳۱ ، ۲۳۴ ، ۲۳۷ ، ۲۳۸ ،

۲۳۹ ، ۲۴۵ ، ۲۴۶ ، ۲۷۰ ، ۲۷۲ ،

۲۸۳ ، ۲۸۴ ، ۲۸۷ ، ۲۹۱ .

هامی [نژاد ...] — ۲۷ ، ۲۸ ، ۳۲ ، ۹۰ .

هخامنشی‌ها — ۴۶ .

یاربی [طایفه ...] — ۹۲ ، ۲۲۳ .

یمنی‌ها — ۱۳ .

یونانی — ۳۸ .

یهودی [نژاد ...] — ۳۳ .

تصحیحات

صفحه: حرف/سطر/نادرست - درست

۳۲۱ : ب / ۲۸ / باسیدو - باسعیدو

۳۲۲ : ب / ۸ / بحرالمیت (جزیره) - بحرالمیت (دریاچه)

۳۲۲ : پ / ۲۹ / محمره کنونی () - (خرمشهر کنونی)

۳۲۳ : ت / ۱۵ / تاب (رودخانه هندیان) - تاب (رودخانه هندیجان)

۳۲۳ : ج / ۳۱ / جندشاپور - جندی شاپور

۳۲۴ : د / ۲۷ / دشت پامیر - فلات پامیر

۳۲۴ : د / ۳۲ / دماغه موسا ندام - دماغه بمسندم

۳۲۵ : د / ۳ / دوراك - دورق

۳۲۵ : ر / ۳۰ / ريك - ريگ

۳۲۶ : ش / ۶ / شيناس - شناس

۳۲۷ : ف / ۲۵ / فلاحیه - شادگان

۳۲۸ : ك / ۲۵ / كونگك - كنگ

۳۲۹ : م / ۱۴ / محمره - خرمشهر

۳۲۹ : ن / ۲۴ / نخيله - نخيلو

THE PERSIAN GULF

ASHMIR UNIVERSITY

Iqbal Library

Acc. No. 17.914.0

1682



Copyright 1970, by B. T. N. K.
Printed in Ziba Press
Tehran, Iran

IRAN LIBRARY

General Editor
E. Yar - Shater

THE PERSIAN GULF

by

Sir Arnold Talbot Willson

Translated into Persian

by

MOHAMMAD SA'IDI



B.T.N.K.

Tehran, 1970

TE LABEL

<p>New</p> <p>22/67</p> <p>39</p> <p>4/4/67/19/67</p> <p>21 NOV 1967</p>	<p>22/67</p> <p>39</p> <p>4/4/67/19/67</p> <p>21 NOV 1967</p>	<p>102 MAY 1986</p>	<p>31-8-66</p>
---	---	--------------------------------	---------------------------

Call No... 34,0954, H 814C Date... 31-8-66

Account No... 8296

J. & K. UNIVERSITY LIBRARY

This book should be returned on or before the last stamped above. An overdue charges of 6 nP. will be levied for each day. The book is kept beyond that day.

~~New
 22/6/7
 30/6/7
 4/4/87/19/67
 21 NOV 1986
 102 MAY 1986
 10/12/72~~

Date 31-8-66

J. & K. UNIVERSITY LIBRARY

This book should be returned on or before the last stamped above. An overdue charges of 6 nP. will be levied for each day. The book is kept beyond that day.

سر آرنولد ویلسن در سا
به سمت کنسول بریتانیا در
(خرمشهر کنونی) و بندر
گمارده شد . مدت دو سال در
غربی ایران بسر برد . در این
فرصتی یافت تا مناطق دور
متروی فارس و لرستان را که
تاخت و تاز و چپاول ایلات بو
کند . ویلسن مشاهدات خود را
سفرهایی که از سال ۱۹۰۷ تا
انجام داده بود در کتابی بنام
غربی ایران « آورده است .
دیگر از آثار ارجمند
کتاب « خلیج فارس » است که
۱۹۲۸ میلادی در انگلستان
منتشر گردید و کتاب حاضر
آنست .

ویلسن زبانهای فارسی و
نیکو می دانست . هنگامی که
دوم جهانی در گرفت ویلسن
پنجاه و پنج سال داشت داوطلب
در ارتش شد و در سال ۱۹۴۰
افسر وابسته به نیروی هوایی
گردید . ولی او به گفته خود
که فقط شاهد و ناظر کشته شدن
باشد و یک ماه بعد به سمت خلبان
واحد بمب افکن نیروی هوایی پا
انگلستان تعیین شد و چند
نگذشت که در یک نبرد هوایی با
هواپیمایش آتش گرفت و خلبان
و فداکار آن در پنجاه و شش
کشته شد .